

Coöperatieve Winkelvereniging?

In de gesprekken, die wij, in de tijd van onze krijgsgevangenschap met personen van andere bedrijven hadden, werd o.m. veel van gedachten gewisseld over de organisaties, die diverse instellingen hadden ten behoeve van hun personeel.

De B.P.M.-ers, bijvoorbeeld, deden je gewoon watertanden, als ze het hadden over hun eigen zwembaden, sociëteiten, filmvoorstellingen en vooral..... hun coöperatieve toko's.

Nu uit verschillende artikelen, die in „De Uitlaat” zijn verschenen is gebleken, dat het der directie menens is om meer aandacht aan het welzijn van het personeel te gaan besteden en dat er zelfs een speciale afdeling zal komen voor de behartiging van de sociale belangen, durf ik wel met mijn ideeën voor de dag te komen.

Coöperatieve winkel

Ik vraag géén tennisbanen en zwembaden, maar wél een coöperatieve toko, die in de dagelijkse behoeften der K.P.M.-ers zou kunnen voorzien en waar het hele personeel van zou kunnen profiteren. Iets in de geest van de inkoopcentrale, die de „Steenkolen-Maatschappij Parapattan” vroeger had.

Het is zeer wel mogelijk, dat de grote kopers het minder plezierig zullen vinden, indien wij zelf artikelen gaan importeren voor ons uitgebreide personeel. Zij kunnen het hieruit voortvloeiende verlies echter ten dele ondervangen door een groothandels-korting aan de eventueel te vormen K.P.M.-inkoopcentrale toe te staan. Het is toch een bekend feit, dat employé's van de grote handelsfirma's zelf ook niet de volle 100% winst op de van hun zaak gekochte artikelen betalen.

Inkoop-centrale

Ik heb voor de K.P.M. aan een centrale inkoop-afdeling gedacht, waarvoor de reeds bestaande diensten, zoals „Inkoop- en Magazijnsdienst” en C.D. de inkopen doen, teneinde het personeel te laten mede-profileren van de lagere prijzen, die de K.P.M. als grote afnemer

betaalt, doch die verder zelf zorgt voor de distributie aan het personeel en wel zodanig, dat deze organisatie op de duur zich zelf geheel kan bedruipen. In het begin zal steun van de maatschappij onontbeerlijk zijn.

Ik heb gehoord, dat de prijzen van sommige artikelen —speciaal import-artikelen— 30% lager kunnen zijn dan wanneer zij langs de normale kanalen via importeur en tussenhandelaar worden vastgesteld. Ik spreek hier van normale tijden, gezien het feit, dat wij momenteel zijn overgeleverd aan de „black market”.

Eenzijdige menu's

In de eerste plaats denk ik hierbij aan voedingsmiddelen. Het is een feit, dat de K.P.M. veel doet voor het personeel, dat in het Logeergebouw verblijft. Van deze zorg blijven echter de gezinnen, die een eigen huishouden drijven, verstoken. Het is voor de huisvrouwen een zware taak om enige afwisseling in het dagelijks menu te brengen. De officiële distributie zorgt niet eens voor het hoognodige en helemaal niet afwisseling. De mensen met een eigen huishouden moeten die afwisseling tot nog toe brengen tegen „black market”-prijzen, wat Bruin meestal niet kan trekken. Het zou al een grote stap in de goede richting zijn, indien de afd. C.D. voor de K.P.M.-ers met een eigen huishouden de artikelen ter beschikking stelde, die ook aan het Logeergebouw worden verstrekt.

Dat zal misschien een extra mannetje kosten, doch zijn salaris kan zonder bezwaar over de artikelen worden omgeslagen. Het gehuwde personeel met een eigen huishouden zal de extra-kosten gaarne dragen.

Andere behoeften

Het gaat hier echter niet alleen om voedingsmiddelen. In deze tijd, waarin vrijwel iedereen alles wat hij bezat door de oorlog of de nasleep ervan kwijt is geraakt, bestaat letterlijk behoefte aan alles. Wij hebben geleerd om onze behoeften te beperken en ons te behelpen, doch het wordt nu toch tijd, dat er naar wat meer comfort wordt gestreefd.

Taak voor de K. P. M.

Waar de K.P.M. met haar buitenlandse vertegenwoordigingen, vele relaties en eigen verbindingen, wel in een zeer voordelige positie verkeert ten opzichte van andere bedrijven, zou er op dit gebied prachtig werk kunnen worden verricht voor haar personeel.

Met mij zullen dan ook ongetwijfeld velen hopen, dat voor dit onderwerp de belangstelling der directie zal kunnen worden gewekt en de uitvoerbaarheid van bovenstaande ideeën op korte termijn in beschouwing wordt genomen.

Dringende noodzaak

Wij weten wel, dat de politieke situatie grotendeels oorzaak is van de trage vooruitgang in deze gewesten, de uitermate hoge prijzen en het tekort aan schier alle producten. Evenwel: twee volle jaren na de oorlog leven wij nóg practisch aan de rand van de beschaving. Vooral voor de minder goed gesalarieerde is het een dringende noodzakelijkheid, dat de werkgever te zijnen behoeve ingrijpt en doet wat mogelijk is om enige verlichting te brengen in de huidige situatie.

Ik zou in de eerste plaats een beroep willen doen op de chef C.D., omdat de extra-werkzaamheden, verbonden aan een distributie-organisatie, in eerste instantie op zijn schouder zullen neerkomen en omdat hij als deskundige op dit gebied de aangewezen man is om deze aangelegenheid ter hand te nemen. Ongetwijfeld zal onze actieve chef C.D. gaarne de eerste stoot geven, doch geleidelijk zou een „Personeels-Coöperatie” het werk van hem moeten overnemen.

Belangstellende leden van het personeel, laat Uwe gedachten hierover eens gaan en laat Uwe ideeën horen.

de L.

*

Naschrift Redactie:

De redactie heeft gemeend om aan het artikel van de heer de L. —wat ze tegenwoordig noemen— „priori-

reit te moeten verlenen". Het onderwerp is daarvoor uiteraard belangrijk genoeg. Daarom doet het de redactie ook veel genoegen aan het bovenstaande „uit de beste bron" te kunnen toevoegen, dat de voorbereidingen voor deze aanvullende distributie reeds in een vergevorderd stadium van voorbereiding verkeren. Direct nadat de kwestie ter kennis was gebracht van directie en P.Z. is men begonnen de praktische uitvoerbaarheid ervan te overwegen. Want dat is het voornaamste punt in de gehele geschiedenis. De principiële noodzaak van de maatregel wordt door de directie en P.Z. erkend en men kan ervan verzekerd zijn, dat van die zijde niets ongedaan zal worden gelaten om te komen tot iets, zoals door de heer de L. is voorgesteld. Er

zit echter meer aan vast dan men zo oppervlakkig wel ziet. Op het ogenblik wordt, naar goed-Hollandse traditie „de kat uit de boom" gekeken, omdat de Nederlandse zuiveringsactie, die op 20 Juli j.l. een aanvang nam, allerlei perspectieven heeft geopend, wat betreft aanvoer uit het achterland. De heer Post, zojuist van een uitgestrekte dienstreis teruggekeerd, ontdekte b.v., dat de prijzen van verschillende artikelen in Makassar aanzienlijk lager waren dan hier in Batavia. Maar wie zegt, dat men straks uit het achterland nog niet goedkoper zal kunnen aanvoeren?

Verder is daar natuurlijk de kwestie van de technische uitvoering, waarvoor men b.v. al een distributie-kaart, die aan deelhebbers zal worden verstrekt

en waarop zij in de toekomst eventueel de artikelen zullen kunnen kopen, heeft ontworpen. Een en ander is echter tentatief en het blote feit van het ontwerp van deze distributiekaart betekent dus nog geenszins, dat er nu ook spoedig een distributie zal komen. De hele zaak is voor de heer Post een geweldige „head-ache", maar hij is redelijk genoeg om in te zien, dat wat onvermijdelijk is ook moet gebeuren. En dat deze wijze van hulp aan het personeel, dat niet op andere wijze wordt verzorgd, onvermijdelijk is, zal niemand durven ontkennen. Het is echter even onvermijdelijk, dat men aan zulk een project niet begint, voor men het van alle kanten heeft bekeken. En daar wordt nu aan gewerkt.

ONDER ONS- met de Redactie

Ook deze maand heb ik weer geen plaats voor lange verhandelingen in deze rubriek, maar ik wil toch niet langer meer uitstellen een paar dingen te zeggen, die regelrecht betrekking hebben op de toekomst van „De Uitlaat". Misschien, dat ik daar later nog eens in wat uitgebreidere vorm op terug kan komen.

Wat ik zeggen wil, betreft de positie van „De Uitlaat" in onze maatschappij, zoals ik die denk. In de laatste jaren is men in de grotere Nederlandse bedrijven eindelijk ook meer aandacht gaan besteden aan de betrekkingen tussen werkgever en werknemer. Over dit onderwerp zijn in vroegere nummers van „De Uitlaat" van de hand van de adjunct-chef N.D., de heer Wytema, in zijn neven-functie van hoofdredacteur van „De Uitlaat", enkele belangrijke verhandelingen verschenen. Ook zijn hierover lange

nota's aan de directie geschreven, die voor een groot deel — naar ik vrees — zijn terechtgekomen in de map voor de zeer-interessante stukken. Ik zal mij voorlopig niet begeven op het brede terrein van de algemene personeelszorg, die slechts een onderdeel is van het gehele vraagstuk. Hiervoor kan ik verwijzen naar de reeds in dit orgaan verschenen bijdragen van mr. De Koe, chef P.Z., die zijn artikelenreeks over dit onderwerp trouwens nog hoopt voort te zetten.

Ik wil het dus alleen hebben over „De Uitlaat". Het al dan niet doen uitgeven van een huis-orgaan door de directie van een bedrijf is een van de vele factoren van een personeels-politiek. Enkele grote bedrijven in ons land en de overzeese gebiedsdelen houden er wel een huisorgaan op na. Sommige zijn heel mooi van uitvoering en inhoud, zoals b.v. het maandblad van de Nederlandse Spoorwegen, andere zijn nauwelijks de moeite van het aan- en inkijken waard. Van „De Uitlaat" is onder leiding van verschillende mensen uit het K.P.M.-bedrijf een orgaan gemaakt, dat onder al die andere bedrijfs-publicaties helemaal zo'n gek figuur niet slaat. Als hoofdredacteur heb ik met „De Uitlaat" van hen een volledig opgetuigd schip overgenomen.....

Tot dusverre heette „De Uitlaat" een „voorlichtings- en verbindings-orgaan voor het personeel". Laat ik eerlijk bekennen, dat ik geloof, dat de klemtoon daarmee een beetje verkeerd heeft gelegen, dat de voorlichting teveel en de stem van het personeel te weinig plaats heeft gekregen. Wie de omslag van deze „Uitlaat" bekijkt, zal opmerken, dat de ondertitel is veranderd in „personeels- en voorlichtings-orgaan". Dat is overigens slechts de uiterlijke indicatie van wat ik er innerlijk van wil proberen te maken.

Teneinde alle misvattingen maar gelijk te voorkomen: „De Uitlaat" wordt geen kankerblaadje, waarin iedereen, die gegronde dan wel ongegronde klachten heeft of meent te hebben, maar van leer kan trekken tegen maatschappij, directie, diensten, chefs of ondergeschikten. Noch zal „De Uitlaat" door de directie kunnen

worden gebruikt om een naar algemene opinie onredelijke maatschappij-politiek te populariseren.

Personeels-organen kunnen nooit geneesmiddelen zijn, die alle kwalen in een bedrijf verhelpen. Maar een goed personeelsorgaan kan veel bijdragen tot het scheppen van die geestsgesteldheid onder de geëmployeerden, die een noodzakelijke voorwaarde is voor het slagen van elk programma ter verbetering van de betrekkingen tussen werkgever en werknemer. De taak van zulk een orgaan is daarom meer-voudig. Het dient als spreektrampet van de directie en zet als zodanig de bedrijfs-politiek van een maatschappij duidelijk en volledig uiteen, opdat onder het personeel de wens ontstaat om aan de uitvoering van die politiek mede te werken, omdat het weet, waarvoor en waaraan het werkt. Verder dient het orgaan bij te dragen

tot de goede geest onder het personeel en het wegnemen van wrijving tussen diensten en personeel. Dit is het beroemde cliché van de „familie", die een bedrijf wordt verondersteld te vormen en waar toch meer in zit dan sommige mensen wel denken. Daarom moeten de kolommen steeds open zijn voor hetgeen het personeel meent te moeten zeggen en te moeten becommentariëren. Verder moet een personeels-orgaan de persoonlijke ambitie aanwakken door melding te maken van promoties, goede prestaties, jubilea e.d.

Ik zal niet ingaan op het technische gedeelte van een personeelsorgaan. Wat de inhoud van „De Uitlaat" betreft: daarvoor ben ik alleen verantwoordelijk. Dat eist een grote mate van vrijheid van handelen, die ik van de directie gelukkig verkreeg, toen zij mij met de samenstelling van „De Uitlaat" belastte. Zo bestaat van nu af aan bij „De Uitlaat" het redactiegeheim.

Wat deze „Uitlaat" betreft: de oplage is met 500 tot 3.500 opgevoerd. Een woord van dank past aan de Grafische Raad, die het belang van ons orgaan heeft willen inzien en de papier-toewijzing vergrootte.

De medewerking blijft stijgende, heel hard zelfs. Het wordt heus gebiedend, dat wij weer tweemaal per maand gaan verschijnen....

Dit is no. 9 - tweede jaargang van

DE UITLAAT

Personeels- en voorlichtingsorgaan van de N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij.

Overname uit de inhoud van dit blad is slechts geoorloofd met bronvermelding.

Alle stukken, „De Uitlaat" betreffende, te adresseren:

Aan de Redactie van
„De Uitlaat",
p/a K.P.M.,
BATAVIA-C.

Oplaat: 3500 exemplaren

Welzijn, malaria en LOGEERGEBOUW

Van geachte zijde ontving de redactie van „De Uitlaat” een bijdrage, waarin naar aanleiding van enige recente ernstige gevallen van malaria, welker vermoedelijke infectie-haard op Priok zou zijn gelegen, de suggestie werd geopperd om ten behoeve van niet-wachthebbende officieren der binnenliggende K.P.M.-schepen op korte termijn 50 bedden aan het Logeergebouw toe te voegen, althans door andere gasten van „Java's beste en goedkoopste hotel” te doen vrijmaken.

De suggestie is uiteraard prijzenswaardig, doch gezien de vele voetangels en klemmen, verbonden aan het tegenwoordige huisvestingsvraagstuk, heeft de redactie gemeend de kwestie vooral te moeten onderwerpen aan het oordeel van de medische dienst.

Hieronder volgt in hoofdlijnen de betreffende bijdrage en de opmerkingen, naar aanleiding daarvan door dr. Van Leent gemaakt.

De inzender verwijst naar vroeger bestaande regelingen, waarbij niet-wachthebbende officieren van op Priok binnenliggende schepen in het Logeergebouw konden vertoeven. Hij meent, dat het infectie-gevaar voor malaria op Priok thans groter is dan voor de oorlog en aangezien er nu zo gemiddeld 10 schepen per dag binnenliggen, zouden ongeveer 50 officieren nodeloos aan malaria zijn blootgesteld. Het laden en lossen van schepen duurt bovendien thans veel langer dan vroeger. Daardoor ook het verblijf op Priok, hetgeen behalve dat het hygienisch-gevaarlijk is, primerend op de algemene geest zou werken.

De oplossing ligt, volgens inzender, in het maken van ruimte in het Logeergebouw, welker oorspronkelijke bestemming —wat hij noemt— „aan het verwateren is”, omdat een aantal kamers min of meer permanent is bezet door walpersoneel, al dan niet met gezin. Hij meent, dat het desondanks mogelijk zal zijn om 50 bedden voor doortrekkende scheeps-officieren vrij te maken, o.m. door alle gezinnen te dwingen naar een andere woongelegenheden te zoeken. Volgens inzender zijn velen aan het gemakkelijke leventje in het Logeergebouw gewend, zodat de stimulans ontbreekt om eigen accommodatie te vinden. Ten aanzien van de kansen op het vinden van zulk een woongelegenheden is inzender optimistisch.

Geleidelijk zou op deze wijze een aantal bedden vrijkomen, waarvan —voorlopig bij toerbeurt— door officieren van te Priok liggende schepen gebruik zou kunnen worden gemaakt.

Inzender voorspelt, dat doorvoering van deze maatregel een gunstige uitwerking zal hebben op het moreel van de mensen.

Tot zover de voornaamste feiten, vervat in de bijdrage.

Dr. Van Leent, hiertoe door de redactie aangezocht, sprak de mening uit, dat het malaria-infectiegevaar op Priok thans niet groter is dan b.v. in 1937. Malaria heeft zich, volgens hem, over de gehele archipel verbreid. Zij heeft ook de stad Batavia al lang bereikt, hoewel infectiegevaar in de stad zelf misschien iets kleiner is dan op Priok. Dr. Van Leent is daarom van mening, dat meer dan iets anders prophylaxe gestreng moet worden doorgevoerd. Verblijf in het Logeergebouw, hoe aangenaam misschien op zichzelf ook, geeft slechts een minieme verkleining van de kans op infectie. Bovendien moet, volgens de dokter, ook het sociaal gevoel spreken jegens de equipages, die er toch wat het langdurige verblijf op Priok betreft, even beroerd voorstaan als de officieren. Er zou dus, om geheel grondig te zijn, een avond-evacuatie uit Priok moeten worden georganiseerd en dit zou een enorm behuizingsprobleem scheppen, dat bovendien een regeringszaak is.

Uiteraard noemt dr. Van Leent het Logeergebouw een zegen, niet alleen voor de maatschappij, doch ook voor de walwerkers, die er wonen en zodoende vrij worden gehouden van dagelijkse, huishoudelijke beslommingen, waardoor zij zich kunnen wijden aan het welzijn van het varend personeel met een intensiteit, die —volgens de dokter— anders niet van hen zou kunnen worden geëist. Desondanks meent de dokter, dat velen met hun gezinnen het Logeergebouw zouden verlaten, indien het huisvestingsprobleem in de stad niet zo nijpend ware.

En toch is er wel wat te doen in de richting van de suggesties, als door inzender geopperd, nl. door verandering van de grote polikliniekzaal in een slaapzaal.

De dokter meent, dat het vrijmaken van bedden zodoende toch kan worden georganiseerd. Hij erkent, dat zulk een maatregel een gunstige uitwerking zal hebben op het moreel.

De redactie meende publicatie van de gedane suggesties zeker te moeten bevorderen. Zij gelooft geenszins, dat hiermede de discussies over het onderwerp zijn geëindigd en verwacht vooral van de zijde van het varend personeel, voor wier welzijn de geachte inzender zich op de bres heeft geplaatst, wel enige reacties.

Als haar eigen mening meent de redactie te moeten uitspreken, dat het probleem geenszins zo eenvoudig is als inzender het heeft gesteld. Het inruimen van plaats in het Logeergebouw kan ook zonder de door hem voorstelde maatregelen —dat zegt de dokter tenminste— wel geschieden, doch daarmede wordt om te beginnen al het vervoer van en naar Priok belast op een wijze, die waarschijnlijk in de huidige situatie niet verantwoordelijk is. Over dit vervoer nl. heeft de redactie de meest haarsträubende verhalen gehoord omtrent gezagvoerders-met-vier-strepen-op, die met de duimen op Molenvliet vóór het Logeergebouw een lift naar Priok proberen te krijgen. Bovendien is het voor de redactie nog aan twijfel onderhevig of niet vele officieren van binnenliggende schepen het betrekkelijke comfort van hun eigen hut aan boord verre zullen verkiezen boven het ongerief van liften naar Batavia en terug naar Priok, ondanks het misschien ietwat grotere malaria-gevaar in de haven.

Het zal echter interessant zijn verdere gezichtspunten te vernemen.

„Dokter van Leent heeft de leiding overgenomen van de Geneeskundige Dienst op 7 Juni jl. van Dokter Weynen, die op 10 Juni jl. met Europees verlof is vertrokken”.

Ik heb getracht de fakkel voort te dragen

die 't voorgelacht mij in de handen gaf.
Ik heb vertrouwd en in onwetendheid vergat ik na te vragen
wat de betekenis wel was:

O, Heer, waarom gaaft Gij mij zoveel smart te dragen.

Ik droeg het als de vurige flambouw der ongeweten menselijke driften.
een heidens vuur dat op deed lichten
de grotten van mijn aards bestaan:

O, Heer, waarom hebt Gij mij deze weg doen gaan.

Nu is de fakkel helder vuur
dat ik moet overgeven aan het nageslacht
in de gewisheid dat ook zij niet zullen vragen

wat de betekenis wel was:

O, Heer, op 't uur dat mijn verscheiden slaat
Geef mij de kracht mijn kruis te dragen.

10 Juni '47.
Tegelberg

VAN LEENT.

WHARFIES!!

U weet waarschijnlijk wel, dat met deze familiale naam in Australië de mannen worden bedoeld, die voor een bedrijf als het onze onmisbaar zijn: zij, die de schepen beladen en lossen, de havenarbeiders. Zij is een afkorting van „wharf-labourers”. Overigens moet U dat „beladen en lossen” niet te letterlijk nemen. Het zou misschien beter zijn om te zeggen, dat zij de schepen *niet* beladen en *niet* lossen. Dat zij daarin uitstekend slagen, blijkt wel uit de critiek, die in de Australische pers periodiek op hun activiteit — pardon: non-activiteit — verschijnt.

Het is niet m'n bedoeling om commentaar te leveren op de in de Australische pers evenzeer gelaakte weigerachtigheid dezer heren om mee te helpen het uitgemergelde Indonesië en deszelfs bewoners zo snel mogelijk weer op de been te helpen, noch op het feit, dat zij vooral hierin een daverend succes hebben geboekt. Het zou niets helpen en past bovendien niet in het kader van ons orgaan.

Ik wil wel trachten om U — beknopt — een inzicht te geven in de manier, waarop de „wharfies”, met absolute negatie van het belang van hun eigen land en dat van praktisch de hele wereld, hun persoonlijke belangen op de voorgrond weten te schuiven.

Hadden in 1938 de Australische havenarbeiders gemiddeld $4\frac{1}{2}$ dag nodig om een schip met 5.000 ton lading te behandelen, nu doen zij hetzelfde karweitje in 13 dagen. Zijn er nu misschien zoveel minder arbeiders dan tien jaar geleden? Zijn de werk-ploegen kleiner dan 1938 en is het daaruit wellicht te verklaren, dat zij nu per dag hoogstens $\frac{2}{3}$ van het werk verrichten, dat zij in dat jaar dag afdeden? Integendeel.

De verklaring ligt in de beslissingen van de „Waterside Workers Federation” (federatie van Havenarbeiders) waarvan zo goed als alle „wharfies” lid zijn en die voor haar leden zorgt als een moeder voor haar pasgeboren kind. Misschien zelfs nog beter.....

De „wharfies” mogen zich niet teveel vermoeien, Ze moeten kortere werktijden hebben. Ze moeten zo weinig mogelijk overwerk doen. En ze mogen vooral geen 2 karweitjes op één dag doen. Als ze klaar zijn met het hun opgedragen werk aan één luik, mogen ze niet naar een ander luik over worden gezet, ook al hebben ze die dag maar een paar uurtjes „gewerkt”. Daar komt nog bij, dat de heren zelf het werk-tempo bepalen, dat gemeenlijk zeer langzaam is.

Het extra-oponthoud voor de schepen, dat hieruit voortvloeit, doet er weinig, of liever gezegd, helemaal niet toe.

Werd vóór de oorlog in de haven van Sydney 20 uur per dag gewerkt — uiteraard door verschillende „gangs” — nu is het aantal werkuren maar 14. Momenteel blijven oceaanschepen ongeveer driemaal zolang in de Australische havens als voorheen. Afgezien van de schade, die op deze wijze aan de scheepvaart (en indirect aan de overzeese handel en het Australische publiek) wordt toegebracht, heeft deze „go-slow”-politiek enorme opstoppen in de havens tengevolge, die de zaak slechts verergeren.

Vanzelfsprekend zijn ook de Australische kustvaartschepen de dupe van de werklust der „wharfies”. De kustvaartmaatschappijen hebben de Australische premier onlangs laten weten, dat zij met de huidige tarieven niet langer in staat zijn om hun schepen in de vaart te houden, in verband waarmee zij toestemming vroegen om de tarieven na beëindiging van de regerings-contrôle (dat was op 30 Juni jl.) te mogen verhogen. Deze verhoging zou ongeveer anderhalf miljoen Australische ponden per jaar belopen. Zij motiveerden dit verzoek met verwijzing naar het feit, dat de voor-oorlogse verwerkingskosten van $8\frac{1}{2}$ shilling waren gestegen tot 14 shilling. Behalve de „go-slow”-politiek spelen in deze kosten-vermeerdering de lonen een grote rol. Teneinde te voorkomen, dat in slappe tijden de verdiensten teveel achteruit zouden gaan, werd een basisloon van £ 5.10.— per week vastgesteld. Op zichzelf is dit een goede sociale maatregel, doch de teerhartigheid werd vermoedelijk wel een beetje te ver gedreven, toen men daarop nog een toeslag van 12 shillings per dag toekende voor z.g. „attendance-money”. Dit geld wordt uitgekeerd, wanneer de mannen zich komen melden voor het werk, doch die dag niet nodig zijn.....

Op deze wijze worden zij tweemaal schadeloos gesteld, eenmaal voor het blote feit, dat zij moeten werken, de tweede maal omdat er die dag toevallig geen werk is. Maar we zijn er nog niet! Want zelfs zonder zich op het werk te melden, kunnen de „wharfies” aanspraak maken op de 12 shillings, althans in Melbourne en Adelaide. Daar worden de ploegen, die voor de volgende dag niet zijn ingedeeld, de avond tevoren daarvan per radio op de hoogte gesteld. Heerlijk bij de radio zitten wachten, en tegelijk geld verdienen, want door deze radio-mededeling verkrijgen zij zonder meer het recht op het „attendance-money”..... Zo kon het in de laatste week van April jl. gebeuren, dat „wharfies” te Melbourne, behalve een basisloon van meer dan £ 18.— voor het gedurende die week verrichte werk, nog een toeslag van £ 1.14.— toucheerden voor „attendance-money”.

Vele „wharfies” in Sydney verdienen meer dan £15.— (f.120,— tegenwoordige valuta) per week. Voor een Zondagstaak van 8 uren wordt maar even tjes £ 4.—10 (ongeveer f. 35,—) betaald..... Een 30-urige werkweek, verdeeld over 5 avonden van 17.00 tot 23.00 uur, brengt £ 9.1.10 (ongeveer f. 75,— op.

Moet ik er nog bij vertellen, dat de stuwadoors geen enkele zeggenschap hebben over de toewijzing van de benodigde ploegen? Zij hebben maar te accepteren, wat hun wordt toegewezen. Het enige recht, dat zij hebben, is dat zij een „gang” mogen ontslaan wegens plichtsverzuim. Maar dat doen ze niet gauw, omdat ze die dag geen andere ploeg ervoor in de plaats krijgen. De mogelijkheid is bovendien niet uitgesloten, dat zij de volgende dag diezelfde ploeg krijgen.....

Het is dus niet helemaal onbegrijpelijk, dat de „wharfies” deze, hun bevoorrechte positie met hand en tand verdedigen.

Ik zal U maar niet meer cijfers voorzetten. Dit ontorenzeggelijk lucratieve baantje van „wharfy” mocht U eens teveel aantrekken en wij hebben ons personeel te hard nodig.

G. B.

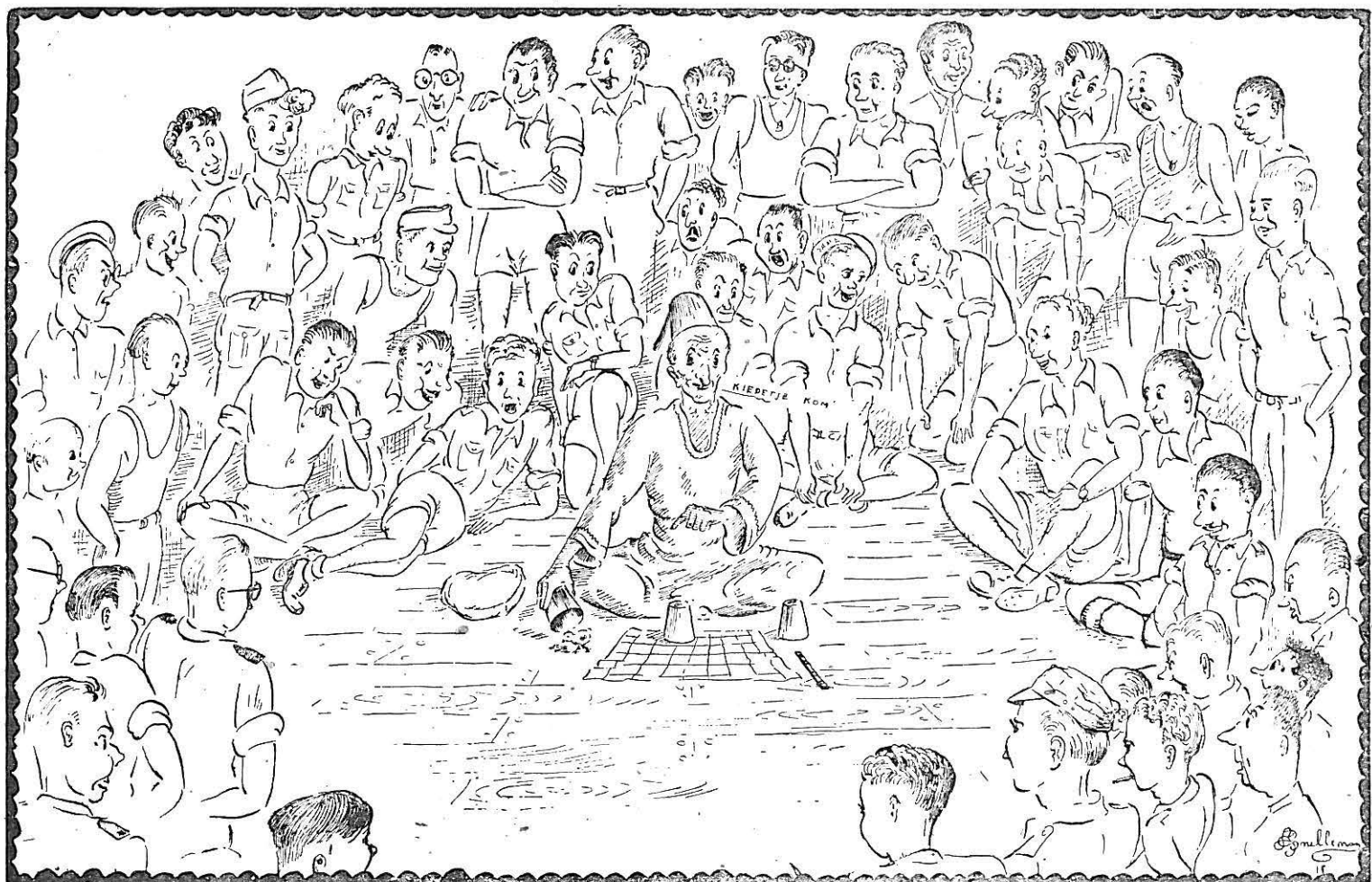
BIJ DE TEKENINGEN

De laatste troepenreis van het m.s. „Boisevain”, April—Mei 1947.

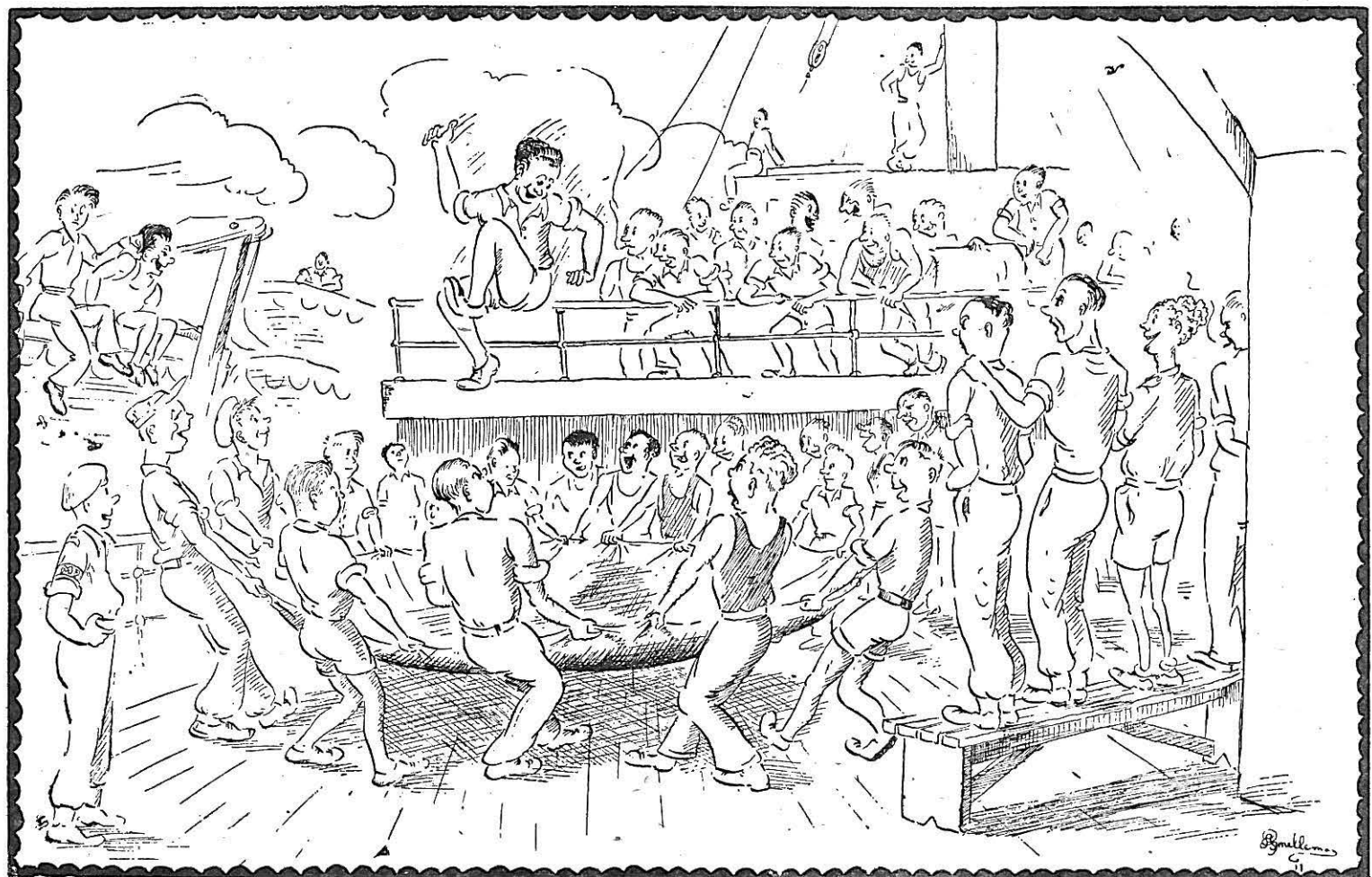
Hierbij dan nog twee tekeningen van soldaat Snellemans. De volgende maand hopen wij de laatste twee te plaatsen. Een daarvan was in kleuren vervaardigd, die wij echter niet zodanig in „De Uitlaat” kunnen reproduceren.

Het is nog niet gelukt om papier te krijgen voor het afdrukken van de boekjes. Verscheidene aanvragen zijn echter al bij de redactie, binnen en netjes genoteerd. Misschien, dat

met de Nederlandse bezetting van de papierfabrieken te Padalarang (bij Bandoeng) en te Letjes (Oost-Java) nu binnenkort de papersituatie wat gemakkelijker gaat worden. Er is dus nog hoop voor hen, die verwachten het boekje te zullen ontvangen. Eerlijkheid gebiedt de redactie er echter bij te zeggen, dat die hoop klein moet zijn.



5. — „Goochelaars? Nergens beter dan in Port Said!”



6. — Jolijt aan boord.

INDONESIE'S ZEEVISSERIJ

In dit uitgestrekte eilandenrijk, waarvan Multatuli de gevleugeld geworden woorden heeft gesproken, dat het zich „daar om de evenaar slingert als een gordel van smaragd”, is de zeevisserij door de eeuwen heen een belangrijk middel van bestaan voor zijn miljoenen-bevolking geweest. Het totale gebied van de archipel, met inbegrip van een ook voor kleinere schepen bereikbare oceaanstreek langs de kusten van Java en Sumatra, bedraagt om en nabij de 4.000.000 vierkante mijlen. Daarvan neemt land ruim 1.000.000 vierkante mijlen in, zodat er ongeveer 3.000.000 vierkante mijlen water-oppervlak overblijft. Het is interessant om vergelijkenderwijze even te vermelden, dat het oppervlak van de door alle West-Europese landen beviste wateren ongeveer 1.500.000 vierkante mijlen bedraagt (waarbij niet gerekend de New Foundland-gronden). Het visgebied van Indonesië is dus dubbel zo groot.

Dit uitgestrekte zee-gebied is nogal verschillend van aard en wordt in vier groepen verdeeld, nl.:

a. de oceaangebieden langs de Westkust van Sumatra en de Zuidkust van Java;

b. de Javazee-gebieden langs de Noordkust van Java, de Zuidoostkust van Sumatra en de Zuidkust van Borneo, grotendeels met een modderkust en troebel water. Deze gebieden strekken zich uit van de Zuid-Chinese zee af tot in Straat Malakka en tot in de buurt van Makassar;

c. De zeeën met helder water ten Oosten en met inbegrip van Straat Makassar, de gehele Molukken en de Kleine Soenda-eilanden;

d. het zeegebied van Nieuw-Guinea, dat voor een deel weer uit modderkust bestaat.

De door de bevolking toegepaste vis-methoden lopen in de verschillende gebieden zeer uiteen en zijn aangepast aan de omstandigheden en gegrond op een eeuwenlange ervaring. In hoofdzaak bedrijft de bevolking kust-visserij, met weliswaar eenvoudige hulpmiddelen, doch met grote kennis van zaken. Het deel der vissers (en dat is meer dan de helft), dat in zee-visserij zijn hoofdmiddel van bestaan vindt, bestaat uit goede vaklieden. Uiteraard zijn zij niet zo gespecialiseerd als b.v. de Europese vissers.

Vis is een belangrijk onderdeel van de volksvoeding. Een van de redenen is, dat vlees in de meeste gevallen dermate duur is, dat het in het grootste deel van de archipel buiten het bereik van de massa is. Vlees komt niet voor

op het dagelijkse menu van de Indonésier, behalve bij bijzondere gelegenheden, zoals slamatans en dergelijke.

De visproductie van Java wordt geschat op 100.000.000 kg zeevis en ongeveer 22.000.000 kg uit de brakwateren (vooral in de buurt van Batavia en Sidoardjo) en de zoetwatervijvers in de Preanger. Daarnaast werd op Java in 1940 49.000.000 gezouten vis geïmporteerd (voornamelijk uit Siam en Indochina,) plus 20.000.000 kg vis en 15.000.000 kg trassi uit Bagan Si Api-api (Sumatra), plus ongeveer 10.000.000 kg uit de overige Buitengewesten en 7.500.000 vis-in-blik. (Over het algemeen kan men aannemen, dat deze cijfers ongeveer de helft zijn van het gewicht der vis in levende toestand.

Alles bij elkaar kwam de consumptie van Java in 1940 dus op rond 300.000.000 kg vis neer, wat voor een bevolking van circa 50.000.000 een verbruik van 6 kg per hoofd betekent. Vergelijkenderwijze zij opgemerkt, dat in Engeland het visverbruik per hoofd ongeveer 25 kg en in Japan zelfs 50 kg per hoofd bedroeg, waaruit dus wel blijkt, dat de consumptie op Java nog belangrijk kan worden opgevoerd.

De medaille heeft trouwens nog een keerzijde. De uit het buitenland geïmporteerde vis vertegenwoordigde in 1940 een waarde van circa 10.000.000 gulden. Dat kan de regering aan visimport nu niet meer besteden in verband met de benarde deviezen-positie. Het gaat er dus om de vis-vangst te verhogen, niet alleen om aan de noodzakelijke import te ontkomen, doch ook om het verbruik per hoofd der bevolking op te voeren. Dat betekent, dat de voor-oorlogse productie minstens moet worden verdubbeld, zodat zij over een jaar of twintig ongeveer 1 milliard

De trein rijdt weer!

Nu het beheer van de spoorwegen in de omgeving van Batavia als gevolg van de Nederlandse politionele actie weer in handen van de Staatsspoorwegen is gekomen, is het verkeer tussen Priok en de stad er wel iets gemakkelijker op geworden.

Per kennisgeving aan het personeel te Batavia en Priok is de voorlopige dienstregeling reeds bekend gemaakt. Er zijn 11 treinen heen en weer en ze stoppen alle vóór de deur van ons tegenwoordige hoofdkantoor. Deze treinen zijn een uitbreiding van de dienstregeling, die tot dusverre voor werklieden-treinen gold. Of deze dienstregeling kan worden gehandhaafd, hangt af van de vraag, of er voldoende elektrische

kg zou bedragen. Tot de meest noodzakelijke maatregelen, die men in dit verband denkt te nemen, behoren uitbreiding van het aantal vaartuigen, het vistuig en vissers en voorts het geven van een goede voorlichting op visserij-gebied, gericht op verbetering van de vis-techniek. Uitbreiding van het aantal vaartuigen stuit in verband met materiaalgebrek op grote moeilijkheden. Tenslotte heeft de Indonesische visser niet zijn „Paatje” Den Hartog, die betrouwbare houten vaartuigen voor hem uit de grond kan stampen..... Volgens een ruwe schatting is bijna de helft van het aantal vissersprauwen, dat voor de oorlog in de wateren van deze archipel opereerde, verloren gegaan. De ravage was vooral erg op Celebes en in de Molukken, waar de oorlog overheen daverde. Het vis-materiaal — netten etc. — dat nog is overgebleven is in hoge mate versleten.

Met het wetenschappelijke visserij-onderzoek is alweer een begin gemaakt. Het Instituut voor de Zeevisserij te Makassar heeft 4 40-tons trawlers uit Australië gekregen. In de Molukken zijn verder twee visserij-stations, nl. te Aer Tembaga in het noorden van de Minahassa en Halong bij Ambon. Aer Tembaga heeft al drie motorboten voor de visvangst. Er komen nog 10 motorboten bij.

Vis is in Indonesië nooit op grote schaal geconserveerd. Voor de oorlog waren er een paar kleine fabriekjes in Banjoewangi en in Tandjoeng Loear (Lombok). Zij hebben het werk nog niet hervat. Blik is duur en schaars en kost deviezen..... Men bepaalt zich nu tot het zouten of bevriezen. Voor het transport van gekoelde vis hoopt men de beschikking te krijgen over enkele vrieschepen.

*) De gegevens hiervoor zijn ontleend aan een in December vorig jaar door Drs. C. J. Bottemanne gepubliceerd boekje „Het Indisch Zeevisserij-probleem”.

energie kan worden geleverd. De centrales Krajak en Oebroeg nabij Buitenzorg zijn weliswaar „intact” in handen van de Nederlandse troepen gekomen, doch bij een nader onderzoek is gebleken, dat er heel wat belangrijke onderdelen zijn verdwenen, o.m. koolborstels, die pas na maanden uit Holland kunnen komen.

Lebaran-voorschotten

Aan de bij de K. P. M. werkzame Mohammedaanse Indonésiers zal ter gelegenheid van de Lebaran (Moh. Nieuwe Jaar) op 17 Augustus a.s. een halve maand loon als voorschot worden uitgekeerd met een maximum van f 100,— terug te betalen in ten hoogste 6 maandelijkse termijnen.

AAN DE BALIE

PERIKELEN VAN EEN PASSAGE-EMPLOYEE

Het werk aan de balie is een sport voor ons, baliekluiers, een sport om een schip vol te laten vertrekken. Dat gaat dus zo: je boekt passagiers tot je alle couchettes hebt bezet, daarna schei je d'r mee uit en vertrekt je schip vol. Dat denkt U maar! Mis evenwel!

Als het allemaal zó eenvoudig was, zou de maatschappij geen hoofd-employé's bij de passage nodig hebben, noch een adjunct-chef of een chef-van-dienst. Juist omdat het zoveel voeten in de aarde heeft om een schip vol te laten vertrekken, heb je die mensen nodig. Er komt nl. zo wel het een en ander kijken, vóór er een schip is vertrokken, en vól natuurlijk.

De toestand nu

Op het ogenblik is de toestand zo, dat ontzettend veel meer passagiers zijn dan er gelegenheid is om te reizen. De Indische luchtmacht helpt zo hard mogelijk mee om de passagiers te verplaatsen, maar kan het aanbod ook bij lange na niet aan. Bovendien raken verschillende vliegtuigen zo langzamerhand „uitgevlogen”. Vervangend materiaal is er nog niet. Dit vervoer valt dus ook op de schepen — en natuurlijk in de eerste plaats op ons — terug.

Ik zal U even een indruk geven van de toestand op 1 Juli jl. Op die datum waren alle schepen voor de eerstkomende drie weken al volgeboekt. Mooier kon het dus al niet. En U denkt natuurlijk, dat de mensen aan de balie dus die drie weken met hun armen over elkaar kunnen gaan zitten. Wéér mis. Nu beginnen de moeilijkheden pas. Want een dag komt er een passagier, of men we liever een passagieresse nemen, om het verhaal wat aantrekkelijker te maken. Deze jongedame krijgt dus te horen, dat de boten voor de eerstkomende drie weken al vol zijn geboekt. Daarop licht ze beminlijk, omdat ze denkt, dat wij haar voor de gek houden. Als we dan met klem volhouden, dat we het héél ernstig menen, komt het klassieke verhaal van een zieke moeder, waar zij dringend heen moet bijvoorbeeld, of van de vacantie, die ze hier in Batavia heeft doorgebracht en die nu om is, zodat ze vóór die en die datum terug moet zijn. Het kan ook gebeuren, dat het woord „gezinshereniging” alle twee je oren tegelijk binnendringt.

De procedure

Dan vragen wij: „Hebt U telefoon?” De jongedame licht nog beminlijker,

doch wordt ontnuchterd als we haar dan zeggen, dat we haar wel zullen opbellen als er plaats is, of dat ze anders maar eens moet komen horen, of er voor een bepaald schip nog afboekingen zijn genoteerd.

Een gesprek met een passagier beweegt zich gemeenlijk langs meer zakelijke lijnen en begint meestal met: „Wanneer hebt U plaats voor mij naar Soerabaia?”

Antwoord van de balie: „De eerste drie weken niet, meneer”.

Vraag van de passagier: „Maar U kunt mij toch wel ergens inschrijven?”

Antwoord van de balie: „Nee meneer, wij boeken slechts in volgorde van binnenkomst van passage-aanvragen”.

Meestal is de passagier dan wel zo pienter, dat hij het over een andere boeg gooit en zegt: „Maar er zijn toch wel eens afboekingen? Kan ik dan niet invallen?”

Procedure is overigens hetzelfde als ten aanzien van de passagieresse: telefoonnummer of nog eens komen horen.

De ene passagier(esse) raak je natuurlijk gauwer kwijt dan de andere. Voor het ogenblik althans, want je bent hem (haar) nog lang niet kwijt. In die weken komt hij (zij) telkens weer boven tijdens het afboeken, bijboeken, afboeken, bijboeken.

Vrijheden

We hebben een grote mate van vrijheid aan de balie, in zoverre, dat het boeken van passagiers niet verloopt volgens de aangegeven lijst. Een passagier naar Hollandia heeft maar eenmaal in de vier weken van hier een goede aansluiting op Makassar en hij (zij) gaat dus vóór iemand, die bijvoorbeeld niet verder moet dan Makassar, want die kan wel een weekje later gaan.

Natuurlijk hebben we een heel zwak hart voor de gevallen van gezinshereniging. De meeste van ons hebben in datzelfde schuitje gevaren of varen er nog in. Wij zijn dus van mening, dat er inderdaad alles moet worden gedaan om vrouwen en kinderen zo spoedig mogelijk door te zenden naar hun mannen en vaders. Soms vermindert de sympathie voor zo'n geval ineens, als we horen, dat de betreffende echtgenote liever in Holland zou zijn gebleven.....

Een volgende maal hoop ik U nog wat meer van ons werk aan de balie te vertellen.

BALIEKLUIVER.

SCHEPEN KOSTEN TEVEEL*

Waarom moet een schip 2½ maal zoveel kosten als voor de oorlog, terwijl de prijsstijging sedert 1939 in vele andere industrieën en artikelen niet zo groot is en de kosten van levensonderhoud (*Indonesië vermoedelijk niet meegeteld! — Red.*) niet dienovereenkomstig zijn gestegen? Alles kan verklaard worden met statistieken, als je maar weet, hoe je er mee om moet springen, maar dat verandert niets aan het feit — dat scheepsbouwers en -eigenaars bezighoudt en heiden betreuren — dat schepen te veel kosten.

Het bouwen van schepen is voor een groot deel een onderdelen-industrie en de prijs, die de scheepsbouwer aanlegt, is zeer afhankelijk van de kosten der onderdelen, die hem door aannemers worden geleverd. Doordat het werk in de scheepsbouw-industrie zo verspreid is, is het moeilijk om op dezelfde wijze toezicht te houden op de arbeiders als in de meer gecomprimeerde fabriek en als er geen wil om te werken is, is het nergens gemakkelijker om de lijn te trekken dan op een werf. De 44-urige werkweek (in Engeland) heeft een vermindering van 3/47e in de wekelijkse productie tengevolge gehad, alsmede een dienovereenkomstig strijping in de kosten, omdat het nauwelijks mogelijk is om op een werf de 3 uren per week in te halen.

Het blijft echter een feit, dat de scheepsbouw-prijzen omlaag zullen moeten, zodra de werkelijke concurrentie — nationaal of internationaal — zich ontwikkelt en het is goed, indien de scheeps-eigenaren en -bouwers op dit punt blijven hameren. Alle redelijke mensen haten voortdurende herhalingen, maar er is geen andere keus wanneer men een dergelijk feit er bij de arbeiders in de scheepsbouw-industrie en de regering er in wil stampen. Voorlopig is er echter weinig kans, dat de prijzen omlaag zullen gaan, minder kans zelfs dan in de overeenkomstige periode na 1914-18, omdat Duitsland als concurrent uitgevallen is en de Duitse scheepsbouw-prijzen toen een belangrijke factor in de situatie vormden. Zweden is volgeboekt voor vier jaar en het schijnt bovendien, dat de Zweedse prijzen ook omhoog zullen gaan na de recente loonsverhoging van 6% over het gehele land. De Zweedse industrieel mag theoretisch gesproken zijn prijzen niet verhogen, maar ongetwijfeld zal hij wel middelen vinden om dit verbod te omzeilen.

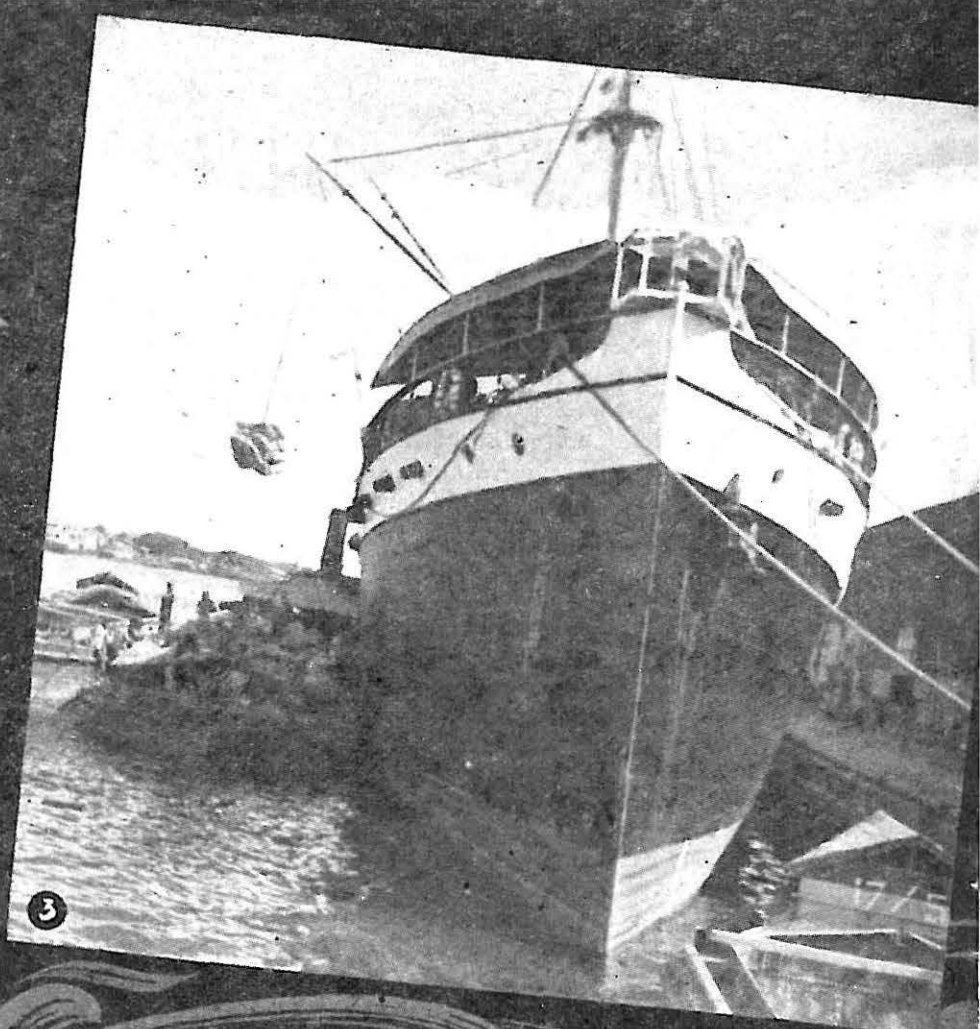
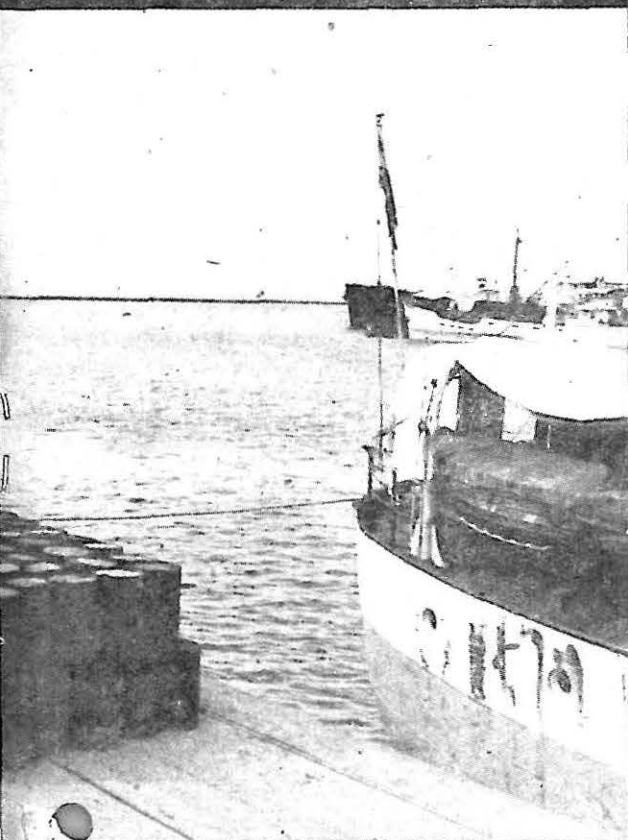
*) Uit „The Motorship”.



OUDE EN NIEUW



1. Nieuwe prent van de nieuwe kade. De *Beta* na haar moeilijke reis.
2. De *Unitas*, die le *Beta* zal er nu verder weg komt.
3. Oud schip en oude prent lading in.
4. Oude prent. Het is s je oude foto-archieven redactie deze foto v heer M. S. Wytéma, van H. M. Tromp Merit" (op drie na de scheiding) kreeg. De in Australië, Captain decoratie op de borst.
5. Oud scheepje, nieuwe ons terug en wordt in kalefaterd.



IWE PRENTEN

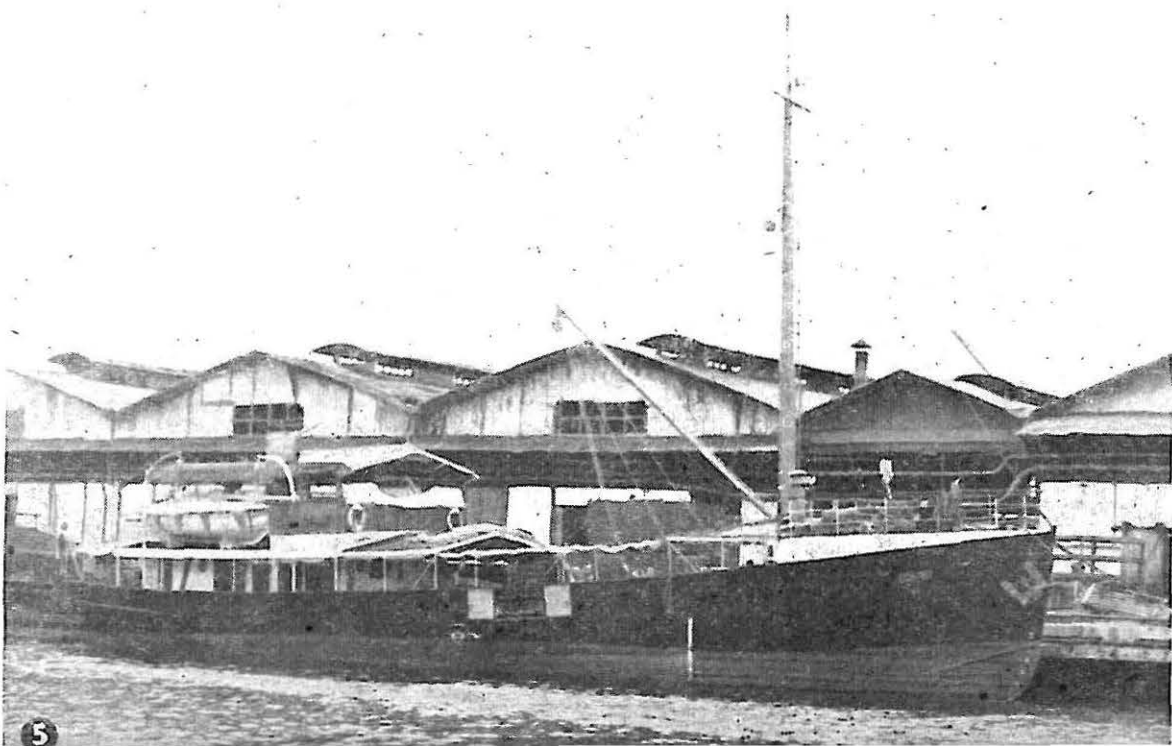
nieuw schepje aan zich ver-
Beta eindelijk veilig in Priok,
s, die zij toch volbracht.

zo tot last was. De Kalimati
voor zorgen, dat zij in orde

ent. De *Van den Bosch* neemt

oms wel eens goed, wanneer
n doorbladert. Zo vond de
an de adjunct-chef T.D., de
genomen toen hij aan boord
de Amerikaanse „Legion of
hoogste Amerikaanse onder-
Amerikaanse marine-attaché
MacCabe speldt Max de

prent. De *Biaro* is weer bij
de Kalimati verder opge-



SCHEPEN „IN BLIK”

De methode om levensmiddelen in carton te verpakken en dit dan te besmeren met een vochtdichte, soms ook gasdichte, laag van kunsthars, heeft zich tijdens de oorlog in de V. S. op grote schaal ontwikkeld. Men heeft dit proces geleidelijk ook gebruikt voor machinedelen, die dan, nog in de olie, omgeven worden door een harde laklaag, welke door openritsen snel kan worden verwijderd. Thans is men bezig met ongeveer tweederde deel van de oorlogsvloot, dat moet worden opgelegd, netjes en roestvrij in te pakken door bestrijking met harshoudende verf. Verwacht wordt, dat dit nieuwe procédé het metaalwerk gedurende 20 jaar zodanig zal conserveren, dat in die tijd geen onderhoud van betekenis noodig zal zijn, terwijl bij onverhoopte noodzaak de gehele vloot weer in één maand bedrijfsklaar kan zijn. Op deze wijze zullen op non-actief worden gesteld: vijf slagschepen, drie slagkruisers, negen zware kruisers, tien lichte kruisers, vijf zware en vijf lichte vliegdekschepen, 30 moederschepen, 109 torpedo-jagers, 54 onderzeeboten, vele landingsvaartuigen etc., bij elkaar „the 16th Fleet” genaamd. Ook zal te zijner tijd nog een 19de vloot dienovereenkomstig worden behandeld.

De „verpakking”

De schepen zijn in verschillende plaatsen ondergebracht. Zij werden verdeeld in „groepen”; van elke groep is

één schip bewoond. Alle metaaloppervlakken zijn schoongemaakt, gedeeltelijk gezandstraald en geverfd, terwijl ruimen, tanks etc. luchtdicht zijn afgesloten. Automatische compressoren blazen droge lucht door het schip via de brandleiding en op plaatsen, tot waar deze lucht onvoldoende kan doordringen, zijn pakken met sillicagel neergelegd.

De kantjes eraf!

Grotere instrumenten of machinedelen aan dek, welke bezwaarlijk in de ruimen kunnen worden geborgen (zoals kanonnen, zoeklichten, lieren, torpedobuizen), bekleedt men met een luchtdichte plastische laag, terwijl de opgesloten lucht droog wordt gehouden door middel van sillicagel. Door een venster kan men dan de vochtigheidstoestand op een hygrometer aflezen. Op het dek wordt rondom het te bekleden object een ring aangebracht van L-ijzer. Nadat scherpe punten en hoeken door kussentjes onschadelijk zijn gemaakt, wordt over het geheel een netwerk van bandijzer gelegd en hierop de verfspuit gericht met zeer lage luchtdruk (2—3 atm.) De plastische massa komt uit een soort douche-vormig mondstuk in draden en hiermede wordt het geraamte spinneweb-achtig bekleed. De volgende laag wordt dan gespoten met 4—5½ atm. luchtdruk, ditmaal met materiaal, dat sterk krimpt bij het drogen, waardoor een dichte „paklaag” wordt verkregen.

Drie - dik

In de regel kan met drie spuitlagen worden volstaan, waarbij elke laag een andere kleur verkrijgt; bij bespuiting moet dan steeds de laagste laag volledig worden gedekt. Bij elkaar zijn deze drie lagen ca. 3 mm dik, terwijl de bekleding bestand is tegen tamelijk ruwe behandeling, doch met een mes kan worden doorgesneden. Een vierkant gat wordt opengelaten, waardoor de dampen van het oplosmiddel worden weggeblazen. Later wordt dit gat gedicht met transparant „vinylite”.

Aangezien bleek, dat krachtige zonnebestraling de bekleding aantast, volgt voor buitenwerk nog een deklaag met aluminiumpigment. Daarna is het huidje bestand tegen temperaturen tot 75° C; bij lage temperaturen (— 35° C) wordt het materiaal wat bros, zodat een groot brok uit het want vallend ijs schade kan veroorzaken. De trekvastheid bedraagt na één uur ongeveer 50 kg/cm² en na 24 uur het dubbele hiervan. Op de duur neemt de vastheid nog toe tot 140 kg/cm², met een breukrek van 200%.

De kosten

De kosten van het „inpakken” der 16de vloot worden op 5½ miljard dollars geschat, hetgeen weinig is in verhouding tot de aanschaffingswaarde, indien men tenminste niet let op het verouderd raken van de oorlogsschepen.

Bij de genoemde kosten moeten jaarlijks nog worden gevoegd 3.8 miljoen dollar voor onderhoudswerkzaamheden, afgezien van bewakingspersoneel.

—SPR.

Overgenomen uit „De Ingenieur” van 27/9/46.

Een brief en een Antwoord

De heer J. R. J. van Ravesteyn, 1e stuurman en waarnemend-gezagvoerder van de *Rengat* was niet de enige, die over radio's schreef (zie Juli-Uitlaat). Het onderwerp is ook aangeroerd in een brief, die de redactie ontving van de heer A. W. P. Roozen, stuurman van het m.s. *Atjeh*. Hun beiden zal het genoegen doen te vernemen, dat wij de kwestie der radio's ter kennis hebben gebracht van de afdeling Personeels-Zorg, alias Personele Zaken, alias P.Z., die er thans aandacht aan besteedt en van wie wij binnenkort nadere mededelingen kunnen verwachten, hoewel uiteraard geen toezeggingen kunnen worden gedaan.

De heer Roozen schrijft verder over de wenselijkheid van meer lectuur voor de opvarenden, vooral lees-portefeuilles, die in de thuishavens zouden kunnen worden geruild en die de bekendste binnen- en buitenlandse tijdschriften plus een stuk of wat romans zouden moeten bevatten. Ook deze suggestie hebben wij aan P.Z. voorgelegd. Er zijn echter om vele redenen moeilijkheden aan verbonden: in de eerste plaats deviezen en verder het grote verlies aan actualiteit, omdat de tijdschriften

zolang onderweg zijn naar Indië, als ze uit Amerika en/of Engeland moeten komen. P.Z. vindt het echter een goed idee, waarvan echter eventueel de uitvoering wel op ietwat bescheiden schaal zou moeten plaatshebben dan de heer Roozen zich voorstelt.

Huisvesting is een onderwerp, dat men al elders in deze „Uitlaat” breedelijk besproken zal vinden, in verband met het Logeergebouw. De heer Roozen vraagt in zijn brief nl. betere behartiging van de belangen der opvarenden, die naar een woning zoeken en door hun voortdurende afwezigheid daaraan zelf niets kunnen doen. Als er van het hoofdkantoor een circulaire uitgaat, waarin wordt medegedeeld, dat er ergens woningen beschikbaar zijn, vist een opvarende altijd achter het net. Wij zullen op de gedeeltelijke ontruiming van het Logeergebouw ten behoeve van doortrekkenden na het desbetreffende artikel in dit nummer niet nader ingaan. Van de zijde van P.Z. vernam de redactie, dat het vraagstuk der huisvesting voor zeevarenden met het hoofd van de Immigratiedienst is opgenomen, teneinde namen van echtgenoten op wachtlijsten te krijgen, met voor-

lopige domicilie het Logeergebouw. Daarna verlopen er altijd nog wel een paar maanden, die kunnen worden gebruikt om huisvesting te zoeken. De afdeling P.Z. meent echter, dat er verder weinig aan kan worden gedaan. Zij slaagt er niet eens in om het walpersoneel geheel onder te brengen. Wat betreft het niet deelnemen van de K.P.M. aan de huisvestingsorganisatie te Soerabaja, kan de redactie de heer Roozen mededelen, dat de agent aldaar reeds is geïnstrueerd om zich van een stem in die commissie te verzekeren.

En wat betreft het Logeergebouw: daarin wonen thans 74 leden van het walpersoneel en 31 van het varend personeel, plus 5 doortrekkende families, deels wachtend op buitenlands- of evacuatie-verlof. Die situatie is uiteraard niet stabiel en het ene ogenblik is er meer plaats dan het andere. Intussen is door dr. Van Leent het voorstel gedaan om de polikliniek te veranderen in een slaapzaal, waardoor er 50 plaatsen voor doortrekkenden beschikbaar zullen komen.

De redactie had de door de Heer Roozen voorgebrachte suggesties na overleg met P.Z. in een brief kunnen beantwoorden. Zij meende echter, dat de verschillende onderwerpen van voldoende algemeen belang waren om ze te publiceren en iedere belangstellende te laten weten, dat zij de volle aandacht van de betreffende afdelingen hebben.

J. B. B.

Uit de oude doos

Een oud-stuurman der K.P.M., die in 1906 op het s.s. *Bantam* heeft gevaren, heeft voor „De Uitlaat” wat herinneringen opgehaald over dit in 1884 gebouwde 2300 BR.T. metende schip. Wie klaagt daar over de tegenwoordige accommodatie op reis.....?

Oorspronkelijk bestemd voor het passagiersvervoer naar Holland voor de maatschappij „Phoenix” werd het s.s. *Bantam* in 1893 door de K.P.M. van de Nederland-Indische Stoomvaart-Maatschappij overgenomen.

Het heeft nog tot 1916 voor onze maatschappij dienst gedaan. Daarna werd het verkocht aan de „San Peh Steam Nav. Co.” te Shanghai en herdoopt in *Shinfoo*. In 1930 was het nog steeds onder die naam in de vaart.

De passagiers-inrichting, welke toen de auteur er in 1906 op voer nog geheel intact was, bestond uit 20 tweepersoons 1e-klasse hutten in het achterschip met een lange tafel in het midden. De hutten waren eenvoudig, doch ruim; kooien boven elkaar met een trapje om in een bovenkooi te komen; dichtklaphare wastafel met lampetkanen en een spiegel erboven; kandelabers voor kaarsen in cardanusringen opgehangen, nog uit de tijd, dat er nog geen electrisch licht was. Verder onder de beneden-kooi twee laden.

De 2e-klasse hutten waren middelscheeps ingericht voor 4, 6 en één zelfs voor 8 passagiers.

In het achterschip bevond zich een kast voor het scheepsarchief. Daar waren nog vele journalen uit de tijd toen de *Bantam* voor de „Phoenix” en de „I.S.M.” voer.

LANG EN SMAL

Het schip was in verhouding tot de lengte zeer smal, waardoor de diepgang volbeladen 23 voet bedroeg. De maximum-snelheid was 11 mijl. Een dubbele bodem ontbrak en alleen vóór en achter waren waterdichte schotten. De machine was van het compound-type, waarvan de lage-druk-cylinders zo groot was, dat daar gemakkelijk een tafel met vier stoelen in geplaatst konden worden. Machine en schroefas waren van een zware constructie. Het aantal omwentelingen bedroeg bij volle kracht ongeveer 55.

Het schip had stokankers met aan weerszijden kat- en visdavit. Dat doet denken aan het sprookje van de gezagvoerder, die de stuurman op de bak

toeriep: „Is het anker al gevestigd?”. Repliek: „Nog niet, de kat zit er op”. Dupliek van de kapitein: „Jaag dat dekselse beest er dan toch af!”.

Maar goed: het sein, dat het anker was gevestigd en dat dus door middel van het zwemlijntje het visblok was ingepikt, was tevens het moment, waarop „langzaam vooruit” werd gegeven.

„Volle kracht” werd pas bevolen, nadat het anker in het valpatent (ijzeren kettingen met sliphaak, bevestigd aan jackstays aan dek) was opgehangen. Kat- en vislopers werden via een voetblok naar de voor-winch geleid.

ALARMKANON

Op de bak bevond zich ook het alarmkanon, dat op contractuele lijnen werd gebruikt om aankomst op en vertrek van een reede kenbaar te maken. De loop werd gevuld met zwart kruit en aangestampt met oude lappen en andere rommel. Door een lont op het zundgat te houden, werd de lading tot ontploffing gebracht en zag men na het afgaan van het schot de lappen door de lucht zweven. De tijd tussen het afgaan van het schot bij aankomst en vertrek bepaalde de lichttijd. Was deze b.v. contractueel zes uur en kon het schip eerder vertrekken in verband met de te behandelen lading, dan bracht de Agent al bij voorbaat een „vergunning tot vervroegd vertrek” van de plaatselijke autoriteit mede. Van het tegenover gestelde, een „lastgeving tot verlaat vertrek” werd slechts zeer zelden gebruik gemaakt.

Winches met ketting laadreepen, afgewerkte stoom buitenboord. Want op talreep. Voormast ingericht voor ra, die nog wel aan boord was, maar niet werd gebruikt, omdat de zeilen ontbraken. Bij gunstige wind werd nog wel gebruik gemaakt van de beide kluivers om het schip bij zeegang rustiger te doen liggen. Brug- en campagnedek waren door middel van een loopbrug aan stuurboord met elkaar verbonden, zodat telkens als het achterluik werd gebruikt, deze loopbrug aan de achterzijde over het luik werd gelegd. De stuurstangen liepen van het brugdek rechtstreeks naar het campagnedek en waren niet via de achterkuil geleid. Het gevolg was, dat in iedere haven waar luik 3 werd gebruikt, S.B.- en B.B.-stuurstangen moesten worden verwijderd.

MOLASSE - MALAISE

Op een reis naar Calcutta met vloeibare molasse in blikken in de onder-ruimen, bleek zoveel molasse uit de blikken

te zijn gelopen, dat de onderste tierren drijvende waren. Om nu deze losse molasse uit het schip te verwijderen, werden de winchpomp gebruikt. Aan iedere winchkop bevond zich excentrisch een nok, waarop een pompstang met plunjer werkte, in de geest dus van een waterpomp op een boerenhofstede. De plunjer werd in een pijpleiding gebracht, die van het dek tot beneden in het ruim liep, met een aftakking naar buitenboord. Door de winch te laten draaien, werd de plunjer in beweging gebracht en de molasse uit het ruim naar de aftakking buitenboord gepompt, waar het product door de ontvangers der lading in vaten werd opgevangen.

TALI API.....

Ten gerieve van de rokende mannelijke passagiers (de dames rookten toen nog niet!) stonden op aparte tafeltjes op het campagnedek de koperen bakken met de onmisbare „tali api” opgesteld, lange rechte stangen ongeveer 30 cm lang en 2 cm dik, die smeulende werden gehouden om er pijp of sigaar mee aan te steken.

WEER TWEE GERIDDERDEN

De tweede stuurman der K.P.M. W.C.L. Nuver, LtzI der Koninklijke Marine Reserve, thans verbonden aan het Directoraat der Luchtstrijdkrachten te Scheveningen is benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau met de Zwaarden, wegens zijn moedig optreden bij de bescherming van de vrouwenkampen in Midden-Java.

Met dezelfde onderscheiding is begiftigd de employé van de Civiele Dienst, J. A. v. d. Vliet, wegens in krijgsgevangenschap betoonde heldenmoed.

Ook de redactie van „De Uitlaat” sluit zich volgaarne aan bij al diegenen, die de heren Nuver en v. d. Vliet reeds hebben gelukgewenst.

Dankbetuiging.

Mevr. A. E. B. Oeges-Haas verzocht de redactie van „De Uitlaat” om haar „heel hartelijke dank aan allen, die door belangstelling, vriendelijkheid en steun de eerste, voor mij zo buitengewoon moeilijke dagen, hebben verlicht”, over te brengen.

Jap moet zijn prooi loslaten

De Reael terug

Het s.s. *Reael*, dat begin Juni te Kobe door de Amerikaanse bezettings-autoriteiten officieel werd overgedragen aan luit. generaal W. Schilling, hoofd van de Nederlandse Militaire Missie in Japan, is via de Philippijnen, Makassar en Soerabaia na een afwezigheid van vele jaren in de thuishaven, Tandjong Priok, en daarmee in het K.P.M.-bedrijf teruggekeerd. Het schip werd na de Amerikaanse bezetting van Japan in de marine-basis Maizuru (West-Hondo) aangetroffen in een toestand, die iedere beschrijving eigenlijk tart.

Vele moeilijkheden

Er is heel wat water over de dam gestroomd, vóór onze maatschappij haar schip weer in handen had. Om te beginnen moest van wat eigenlijk een wrak was een behoorlijk schip worden gemaakt, onder toezicht en leiding van de heer C. van Keulen, die —zo schrijft ons de hoofdwerktuigkundige De Kleyn— bij dit proces zelf bijna tot een wrak is geworden. Toen Kees van Keulen met zijn ploeg onwillige, stomme, sissende en kopkrabbende Jappen van de *Reael* dan eindelijk weer een schip had gemaakt, deed zich de vraag voor, hoe men het naar Indië moest krijgen. Aanvankelijk zou er een Japanse crew op zijn gezet, maar generaal MacArthur vond het niet in overeenstemming met de waardigheid van de K.P.M. om zo'n stel verlopen en saboterende Jappen op zo'n mooi schip te laten varen. Dus werd op 12 April met de *Merak* (tot Makassar) en verder met de *Tjibadak* een état-major naar Japan gestuurd onder gezagvoerder Ben Poeder. Hulp kon daarbij van Amerikaanse zijde niet worden verleend en de K.P.M.-bemanning moest alles zelf meenemen, tot en met beddengoed toe. Die bemanning had —zo schrijft kapt. Poeder ons— vóór haar vertrek een paar drukke dagen. Prioviandlijsten moesten worden nagegaan, medicijnen, komaliwant, onontbeerlijke inventaris-artikelen en instrumenten meegesleept en niet te vergeten: drukwerken, tot Q6 en conduitestaten voor kok en bottelier toe. Bovendien bestond de kans, dat het schip op de thuisreis Balabac (Philippijnen) zou moeten aandoen voor een expertise van het wrak van ons m.s. *Majang*, waarvan men eigenlijk niet eens precies wist, waar het zat. Enfin, de état-major had bij vertrek naar Japan 312 kisten provisiën en dranken bij zich. Op de *Tjibadak* yoren 1400 Jappen thuis, die door de gezagvoerder de hele reis werden ge-

bruikt om het schip schoon te houden.

De schade

De schade, die de *Reael* tengevolge van de Japanse gemeenschappelijke welvaart heeft geleden, is dermate omvangrijk, dat met de opsomming ervan een hele „Uitlaat” zou kunnen worden gevuld. We zullen daaraan dan ook maar voorbij gaan. De grootste handicap was het weinige en bovendien slechte materiaal, plus het beroerde weer. De eerste proeftocht werd op 26 April gemaakt en mislukte wegens de vele gebreken in de machinekamer volkomen. De herstelkosten, aanvankelijk geraamd op 9 miljoen yen, waren inmiddels al opgelopen tot 36 miljoen yen en toen de boel klaar was, was dit cijfer al tot boven de 40 miljoen yen gestegen. Typisch Japans werk: alles minderwaardig van kwaliteit.

En nu zullen we hoofdwerktuigkundige De Kleyn maar weer aan het woord laten:

„De indruk, die we daar in de haven van Maizuru kregen, was wel verrassend. Daar zag je temidden van oude Japanse oorlogsschepen en andere schuiten een echte K.P.M.-stomer, de *Reael*. Ik dacht direct: 'Dat hebben die Jappen 'em netjes gelapt'. Maar toen ik Kees van Keulen eens aankeek, kwam ik direct al tot de conclusie, dat hier van een wrak een behoorlijk schip was gemaakt en van Van Keulen een wrak. Wat hij in die maanden heeft ge-

presteerd, werd ons later pas duidelijk. Om met zo'n onwillig stelletje werkvolk zo'n prestatie te leveren, moet je een engelen-geduld hebben. Ik was m'n geduld na een week al kwijt. De hele dag tussen die Jappen te zitten valt niet mee en alsmaar te horen: 'Very difficult'. 'I see' (maar ze zien niets!) en 'Sorry'. Maizuru is altijd een zwaarversterkte, geheime oorlogshaven geweest, zodat die kerels nooit met buitenlanders in aanraking waren geweest en dus zeer slecht Engels spraken en verstonden. Of ze deden maar zo. Mijn pet diep af voor Kees van Keulen”.

En De Kleyn vervolgt:

„Na een vierdaags groot survey van de American Board of Surveyors de (tweede) proeftocht, die behoorlijk slaagde. Maximaal 108 omwentelingen, 11.47 mijl, 1.230 A.P.K. Met de slechte kolen konden we niet boven de 11½ kg stoomdruk komen. Een Jap, die eigenlijk wel graag had gezien, dat de boel nog in elkaar tuinde, omdat het schip toch alweer van ons was, merkte over de eerste proeftocht nog op: „Firemen plenty steam". 'Yes', zeiden wij, but no horsepower' (nl. maar 671 I.P.K.). 'I see', zei de Jap, maar hij snapte er geen laars van”.

De thuisvaart

Op 29 Mei vertrok de *Reael* van Maizuru naar Kobe, waar nog een beetje deviezen werden ingenomen in de vorm van 1.500 ton lading voor Indië. Een paar dagen oponthoud, o.m. vanwege de officiële overgave door generaal Tansey (militair commandant) aan generaal Schilling, met doop van het schip door mrs. Tansey met de gebruikelijke fles champagne, waarna



De formele overgave van de *Reael*.

K. P. M. - Nieuws

— Te Samarinda is op 25 Juni om half zeven 's avonds brand uitgebroken aan boord van een der motorboten in beheer bij de havenmeester. Zij lag met nog drie andere vaartuigen gemeerd aan de steiger achter het kantoor van de havendienst. Het vuur greep snel om zich heen en binnen een half uur waren twee motorboten (de XH 520, vroeger „Walik” en de XH 1017, vroeger „Aney”) vrijwel geheel in vlammen opgegaan. Van de XH 531 (vroeger „Atlantic”) brandde de bovenbouw gedeeltelijk af, doch zij kan nog wel worden hersteld, in tegenstelling tot de eerste twee, die als verloren moeten worden beschouwd. Het vierde vaartuig wist zich door handig manoeuvreren tijdig in veiligheid te stellen.

Het bovenstaande bericht kwam net te laat voor ons Juli-nummer.

— De *Swartenhondt* is zonder passagiers naar Hongkong vertrokken, waar het schip, indien er voldoende materialen beschikbaar zijn, tot oliestoker zal worden omgebouwd.

— Te Den Haag is op 61-jarige leeftijd overleden ir. Hein van Essen, dichter, beeldhouwer en etser. Ir. Van Essen was, wat velen in ons bedrijf misschien niet bekend zal zijn, de bouwer van ons hoofdkantoor aan het Koningsplein Oost.

— „Er zij licht”, zei de T.D. En er was licht in het Logeergebouw, dat net als de andere Bataviase huizen in verband met de beperkingen op het stroomverbruik — die de meeste mensen zich nog maar steeds niet vrijwillig willen opleggen — periodiek in het donker werd gezet. De T.D. sleepte een licht-aggregaat aan, dat werkt op de dagen en avonden, dat Batavia's hard-pressed electriciteit-bedrijf machteloos de handen in de schoot legt. Dus zit het Logeergebouw nu niet meer eens in de zoveel dagen in het donker. De Logeergebouw-gemeenschap is de T.D. daarvoor wel dank verschuldigd.

— De chef T. D. in Singapore, de hoofdwtk R. T. Sandt, is met verlof naar Australië gegaan en krijgt daarna

pensioen, zo schrijft de „Uitlaat” correspondent uit de Leeuwenstad. De heer Sandt kwam op 29 Mei 1918 in dienst der maatschappij. Hij werkte gedurende de oorlog bij de T.D. in Sydney en werd na de Japanse capitulatie naar Singapore gezonden om onder moeilijke omstandigheden de belangrijke T. D. weer op te bouwen. Niet in het minst heeft hij daarbij een rem gevonden in de delicate arbeids-verhoudingen en de talloze kleine stakingen, waarvan Chinese machine-fabriekjes handig gebruik maakten om voor kleine reparaties enorme bedragen in rekening te brengen.

De redactie van „De Uitlaat” sluit zich gaarne aan bij de wens van de gehele Singapore-staf, dat de heer Sandt en zijn gezin nog lang van een welverdiende rust zullen mogen genieten.

De heer Sandt wordt in zijn functie opgevolgd door de heer F. Bandsma.

— De hoofdemployé W. Ch. M. Julsing te Singapore is per *Oranje* met verlof naar Europa vertrokken. Hij wordt vergezeld van zijn gezin.

Ook vertrok uit Singapore met verlof naar Europa de hoofdemployé A. L. van den Bosch.

Vervolg K.P.M.-nieuws: zie pag. 15

M. S. BIARO WEER IN DE VAART

Het m.s. *Biaro* is met lading uit Singapore te Priok aangekomen en heeft na lossing ligplaats gekozen in de Kalimati voor het ondergaan van enige herstellingen.

Dat zou het begin kunnen zijn van een mededeling aan het personeel. Het is echter het slot van een lange geschiedenis, waarvan wij de bijzonderheden ontvingen van onze correspondent in Singapore, de heer W. Fontijne, die ons het volgende schreef:

Het m.s. *Biaro* werd op 14 November 1945 op de binnenrede van Singapore teruggevonden. De volgende morgen was de Chef T.D. aldaar, de heer R. T. Sandt, er al bij om een onderzoek in te stellen. Wat hij aantrof was bedroevend. Hoofdmotor, hulpwerktuigen, schroef, schroefas, machinekamerkap met schoorsteen en alle deuren waren verdwenen, vermoedelijk al gedurende de Japanse bezetting. Na de capitulatie hadden rampokkers er nog vrijwel al het koper- en houtwerk af gesloopt.

Direct begon men naar de verdwenen onderdelen te zoeken. Overal en nergens vond men wat, maar de hoofdmotor bleef spoorloos. Wat werd teruggevonden, werd zoveel mogelijk gemonteerd, maar de *Biaro* bleef slechts een hulk, die als „store-ship” werd gebruikt voor de diverse diensten der K.P.M. Een beter emplooi

MET DE K. P. M. OP STAP

NAAR HET EILAND LEIDEN.

Het eerste door de K.P.M. georganiseerde uitstapje naar het eiland Leiden op is een succes geweest. Twaalf K.P.M.-ers hebben volop genoten van zee, zand, zon, wind en water, van (legaal!) onderduiken, zonnen, eten en wandelen. Een hele dag buiten, een hele week tevreden....

Een stel presentabele lieden vertrok, een kannibalen-stam kwam roodverbrand en heerlijk verveld (*herhaal: verveld*) terug.

De K.P.M.-ers reisden op kosten van de maatschappij, alle deelnemende niet-K.P.M.-ers moesten een nica-kwartje betalen. Doelpunt voor P. Z.

De tweede tocht op 6 Juli was geheel volgeboekt met K.P.M.-ers.

NAAR DE PLANTENTUIN IN BUITENZORG.

Een klein troepje K.P.M.-ers heeft op een tochtje naar Buitenzorg gemaakt, dat niet tevoren kon worden aangekondigd, omdat de officiële vergunning der autoriteiten op zich liet wachten. De deelnemers namen dan ook het risico, dat zij zouden worden teruggestuurd. Dat gebeurde echter niet. De reizigers bekeken de stad, vonden het aantrekkelijker en koeler dan Batavia. (*Hoe bestaat het? Red.*). Zij maakten een uitgebreide wandeling door „de tuin”. Er was bij de mannelijke deelnemers verder grote belangstelling voor de folklore, bestaande uit wassende Rogorse schone in de kali. Na afloop Heinekens' bier (adres verkrijgbaar op het hoofdkantoor!) bij een Chinees.

Zeër geslaagd reisje, dat naar meer smaakt.

Verslaggever.

Waarom is „De Uitlaat” van deze reisjes niet op de hoogte gesteld? Dergelijke dingen moeten we net hebben als we een echt personeels-orgaan willen worden. En was er nou niemand, die foto's heeft gemaakt? Zo ja: waarom heeft de redactie die niet ter inzage en eventuele publicatie gekregen.....?

had men er nog niet voor. Vooral de Singaporese C.D. had er plezier van en menig op bestemming wachtend K.P.M.-officier deponeerde zolang zijn koffers en kisten op de *Biaro*.

Eindelijk vond men in een kleine Chinese machinefabriek de hoofdmotor, in zeer verwaarloosde toestand. Samen met de Commissie Ned. Indische eigendommen — met die merkwaardige initialen C.O.N.I.E. — werd de motor door de K.P.M. teruggevorderd, opgelapt, gemonteerd en met bekwaame spoed — in opdracht van Batavia — vaar-klaar gemaakt. In Batavia sprak men van „zoveel mogelijk vaar-klaar maken”, maar de T.D. in Singapore heeft de *Biaro* helemaal weten te herstellen en dus moeite en deviezen uitgespaard. Op 20 Juni j.l. ging zij uit het dok. Op de 24e maakte zij een geslaagde proeftocht en haalde naar schatting 8 mijl. De *Biaro* is nu weer een modern motorscheepje, met sierlijke opbouw en fris in de verf. Een heraanwinst van 170 ton draagvermogen voor de K.P.M.-vloot.

De heer Sandt en zijn T.D. verdienen een grote pluim. De *Biaro* zal gaan varen voor des heren Iken's „Stichting Gemeenschappelijk Schepen Bezit” in de archipel-kustvaart. Maar in de Kalimati krijgt zij eerst nog even een goeie beurt. Er is tenslotte altijd nog wel wat aan op te knappen.

een schitterende rijsttafel, waarvoor alle spullen mee uit Batavia waren gebracht.

Op 12 Juni verliet de *Reael* Kobe.

Aan boord waren een stel Jappen, die naar Indië terug gingen om wegens oorlogsmisdaden terecht te staan, o.m. de ex-gouverneur van Celebes.

De *Reael* heeft bij vertrek Kobe ongetwijfeld en zucht van verlichting geslaakt over zijn verlossing. De Jappen hadden iets van hun prooi moeten loslaten. De K.P.M. is niet voor zo'n kleintje vervaard. De mannen van de T. D. hier en buiten lusten nog wel honderd van die wrakken.

Het is interessant er nog even bij te vermelden, dat kapt. Poeder in 1935 als eerste stuurman een half jaar op de *Reael* heeft gevaren.

BAZIOIA

Gezagvoerder M. F. S. van Zeyl van het m.s. *Balikipapan* schrijft ons:

„Toen ik na ruim drie jaren internering weer als burger op de nog wel niet helemaal normale- maar toch betrekkelijk vrije wereld werd losgelaten, waren m'n ogen in een vrij slechte staat, zodat ik me snel een passende bril liet aanmeten. Na een paar maanden behoorlijke voeding en rust, kwamen m'n ogen weer aardig bij, zodat ik kon volstaan met een zwakke leesbril. In Holland werd ik dan ook prompt goedgekeurd en na een stevig verlof keerde ik naar Indië terug en kreeg het commando over een van de K.P.M.-schepen. Bij de navigatie en het lezen van zeekaarten heb ik van m'n ogen niet de minste last, maar er is één ding, dat me voortdurend ergert: de „Berichten aan Zeevarenden”. Iedere zeeman weet, dat die belangrijke kennisgevingen bevatten, die met aandacht moeten worden bestudeerd en op kaarten en in zeemandsgidsen verwerkt. Nu zijn deze uiterst belangrijke berichten gestencild in een lettertype, dat op het eerste gezicht de indruk maakt van hieroglyphen. Bij grondige beschouwing zijn ze meestal wel te ontcijferen, maar blijven toch in hoge mate onduidelijk, mede door het slechte papier.

Hieraan moet natuurlijk iets worden gedaan en ik hoop, dat de betreffende instanties deze, mijn klacht in „De Uitlaat” onder ogen zullen krijgen en iets zullen doen om de BAZIOIA in den vervolg op beter papier en met duidelijker letters te doen afdrukken, een en ander tot verheugenis van gezagvoerders en ten gerieve van de tweede stuurlieden, die de BAZIOIA's op kaarten en in gidsen moeten bijwerken. Arme kerels!”

MOESI-REFLEXEN

EEN WEDERZIEN.

Op een mistige morgen in een motorboot langs de Zuidelijke Moesi-oever varende, had U tot voor kort, tussen even tal- als troosteloze ribbekasten van voormalige rivierkastelen in, een rare, platte ijzeren bak kunnen zien liggen. Heel eenzaam en verlaten en met een soort pasanggrahan er op. Uit de „voorgalerij” daarvan stak een vlaggestok. Natuurlijk om de vlag te kunnen laten wapperen op nationale feestdagen. Dat had de pasanggrahan-mandoeër logisch bedacht. Maar toch voelde ik, dat er iets niet klopte. Want als U met een handig boogje om een mistwolk heen gluurde, zou U aan het einde van die vlaggestok iets hebben zien hangen, dat vlag noch schone was was, maar loodrecht op het water wees. Gelijk de duim van een oud-tijdse Imperator, die de winnende gladiator te kennen wilde geven, dat hij zijn overwonnen tegenstander vrijelijk om hals kon brengen. Uit welk keizerlijk bedrijf, vele eeuwen later, zij het in iets gewijzigde vorm, een vee-clausule is geboren, luidende: „vrij van sterven, poten breken. enz.” Ik wil wedden, dat zelfs Robinson en Bastiaans dit niet wisten. Zulke dingen leert U nu spelerwijs als U trouw „De Uitlaat” leest. Correspondenten van „De Uitlaat” weten namelijk veel. Die wijsheid komt hen ambtshalve aanwaaien, zo maar, fuut, uit de lucht, zodra zij zich als correspondent hebben laten inschrijven bij Bouwer. Maar correspondenten zeggen natuurlijk lang niet alles, wat zij weten. Er bestaat ook zo iets als br-br-broepsgeheim.

Doch terzake. Ik was aan het vertellen van die vlaggestok, die zulke ernstige afwijkingen vertoonde.

De mist, dan, temidden waarvan deze Moesi-reflex een aanvang nam, kon natuurlijk niet te lang aanhouden. Dat zou maar tijd — ja, tijd — papier en dus deviezen hebben gekost. Dies verzocht ik de heer djoeroemoedi vriende-

lijk om de mist lekas te doen ophoepen. Hetgeen de mist gehoorzaam deed. Zij week. Gelijk alles moet wijken, als men maar het woord deviezen noemt. Uitgezonderd Beenhakker. Die zegt: „Damn it !!” En er is Smits huidcrème voor zijn pokdalige schepen. Ook een haantje!

Enfin, dank zij de aldus ingetreden klaarheid, zag ik plots hoezeer ik had gedwaald. De rare bak met toebehoren was helemaal geen rare bak met toebehoren. Maar 1 (een) gezegd-te-zijn compleet vaar-aggregaat, toegenamd „hekwieler”. En niet zo maar een hekwieler, doch: DE HEKWIELER! Nu is feitelijk alle aardigheid van deze reflex af, want U hebt door alles heen al gevoeld, wie die hekwieler was. Ja, inderdaad onze oude *Bingin*, die stand had weten te houden door alle Jap-penaren heen. En zo zag ik haar terug. Tussen allerlei oorlogsresten. Maar heelhuids en ongeschokt als mer. Verder emplooi nader te regelen.....

„Om kippevel te krijgen”, zei Allegonda. Dat is onze steno. „Ik wou dat ik mijn vulpotlood, merk Parker, terug kon krijgen”, zei ik. En toen vroeg Allegonda: „Waar is die dan gebleven?” En toen zei ik weer: „Op de bodem van de Moesi, van de schrik of de schok van het weerzien”. En toen zei Allegonda weer: „Dat is nu de risico van het bedrijf”. Steno's willen altijd het laatste woord hebben, ook al hebben zij gelijk.

Zodra nu de *Karsik*, de *Poelau Laut* en de *Swartenhondt* zijn vertrokken, hoop ik in „De Uitlaat” terug te mogen komen met een ander echt gebeurd verhaal over de *Bingin*. Want de *Bingin* heeft intussen emplooi gevonden. En wat voor emplooi! Het over een volgende maal. Allegonda (de steno) en ik (de Uitlaat-klep) groeten U allen zeer.

H. E. A. v. Rijckevorsel.
Palembang. Juli 1947.

KRANEN VOOR ROTTERDAM

Het havenbedrijf van Rotterdam krijgt er, bij besluit van de Rotterdamse gemeenteraad, 10 elektrische portaal-kranen met een vlucht van 36 meter, bij. Verder 6 diesel-electrische stuk-goedkranen met een vlucht van 18 meter en een hefvermogen van 6 ton. Aangezien er nog 14 andere kranen in bestelling zijn — 8 in Engeland en 6 in Nederland — zal Rotterdam met-tertijd over 30 kranen meer beschikken, aldus het „Dagblad Scheepvaart”.

DE RANGLIJST

Natuurlijk had die er al moeten zijn, want zij behoorde bij het Juli-nummer. Als zij er nog niet is, is dat te wijten aan het feit, dat de hoofd-redacteur van „De Uitlaat” het in de tweede helft van deze maand te druk heeft gehad en verder omdat het werk de Drukkerij Visser ook een beetje over de kop is gelopen. Zij is echter opgesteld en wordt thans zo spoedig mogelijk gedrukt.

Scheepvaartnieuws uit 't Oude Land

RADAR-PROEFSTATION.

Op 7 Juli j.l. is te Noordwijk een voor Nederland geheel nieuw en uniek instituut geopend: een radar-proefstation. Het staat onder leiding van de heer J. M. F. A. van Dijk. Ook in Nederland is van nu af aan dus het systematisch onderzoek naar de toepassings-mogelijkheden van radar mogelijk. Ons land heeft —zo zeide het „Dagblad Scheepvaart” naar aanleiding van dit feit— op dit gebied een grote achterstand in te halen, tengevolge van zijn geïsoleerde positie gedurende de Duitse bezetting. Onze zeelieden, die de oorlog „buiten” waren, hebben al practijk met radar kunnen opdoen en velen hebben vermoedelijk aan radar hun leven te danken.

Het nieuwe proefstation heeft een moderne installatie voor de toepassing in de koopvaardij. Het zal zich ook bezighouden met de vraag in hoeverre Nederlandse industrieën bij de bouw en ontwikkeling van radar betrokken kunnen worden. Binnen een jaar hoopt men in Nederland, met gebruikmaking van Engelse onderdelen, het eerste radar-apparaat te kunnen bouwen.

DE BOER PRESIDENT-DIRECTEUR N. D. S. M.

De oud-commissaris-generaal, de heer F. de Boer, is weer in zijn oude werk terug. Hij is n.l. benoemd tot president-directeur van de Nederlandse Dok- en Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam. De benoeming houdt verband met de moeilijkheden, die zijn ontstaan in de leiding na de fusie van de Droogdok-Maatschappij en de Scheepsbouw in 1945. Als gevolg daarvan trad ir. W. van der Laan af als directeur van de N.D.S.M. en werd benoemd tot lid van de directie van de N.V. Ver. Vliegtuigfabrieken Fokker.

Vervolg K. P. M. - nieuws

—Wij ontvingen de volgende opgave van de bemanningen van de „B”-coasters, die begin Augustus uit Nederland naar Indië zullen vertrekken.

De *Beaso*: oud-gezagvoerder J. F. C. Wilhelmy Damsté; 3e stuurman Th. A. J. Ziedses des Planten, die van Europees verlof terugkeert.

De *Belanta*: oud-gezagvoerder C. A. M. I. Kramers; 2e stuurman J. van Dam, die vroeger op de *Nieuw-Holland* zat.

De *Berombang*: Oud-gezagvoerder W. Koppenol; 3e stuurman J. H. W.

Voigt, terugkerend van Europees verlof.

De *Besori*: oud-gezagvoerder K. H. Vos; 3e stuurman P. H. G. Rynders, terugkerend van Europees verlof.

Op elk der coasters is een 4e stuurman. Zij zijn J. D. Jelys, T. v. d. Molen, T. Zuidema en J. Slijper, doch wij weten niet precies op welke coasters zij zijn geplaatst.

—De volgende mutaties hebben plaats gehad ten hoofdkantore te Batavia:

Dt heer A. Harteveld heeft op 19 Juli j.l. de afd. Equipage overgenomen van de heer J. C. van Noordenne, die met Europees verlof is vertrokken.

De heer C. Caffin heeft op 18 Juli j.l. de leiding van de afd. Expeditie overgenomen van de heer K. H. Molleman, die eveneens met Europees verlof is vertrokken.

De heer G. Ch. Hamaker heeft op 19 Juli j.l. de leiding van de afd. Vervoer-Bureau Brandstoffen overgenomen van de heer G. T. Steketee, die inmiddels met Europees verlof is vertrokken.

— Op 8 Juli j.l. werd te Menado opgericht de N.V. Noord-Celebes en Molukken Kustvaartmaatschappij, die de kustvaart zal gaan beoefenen in het gebied van Noord-Celebes, Sangir en Talaud, Halmahera en de Tomini-bocht. De schepen zullen optreden als „feeders” voor de vaste lijnboten der K.P.M.

Als Indonesisch directeur treedt op de heer F. L. Sigarlaki, oud chef Buitendienst der K.P.M. te Menado.

De Nederlandse directeur is de heer F. Kuitert, tot dusverre werkzaam op het Menado-agentschap.

— Aan de Ltz. bij de K.M.R., de heer M. C. Motta, gezagvoerder van de *Ophir*, is met ingang van 1 Mei j.l. vergunning verleend om op het koopvaardij-schip, waarop hij gezagvoerder is, de reservevlag als natievlag te voeren.

— Voor de machinisten-examens, die van 9 tot 17 Juli j.l. te Batavia werden gehouden, meldden zich 10 kandidaten aan, waarvan er 1 niet kwam opdagen. 7 slaagden, 2 werden afgewezen. Tot de geslaagden behoort de K. P. M.-er J. A. Gieltjes voor het diploma-A als scheepswerktuigkundige.

Hartelijke gelukwensen!

Intussen verzoekt men ons mede te delen, dat er in principe besloten is om de examens voor scheepswerktuigkundigen ieder jaar te doen hou-

den in het begin van de maanden Maart, Juli en November en die voor stuurlieden medio Februari, Augustus en November. De eerstvolgende examens worden dus respectievelijk begin en medio November a.s. gehouden. De juiste data zullen nog tijdig —ook in „De Uitlaat”— worden bekend gemaakt, doch kandidaten voor de beide examens weten nu dus ongeveer waar ze aan toe zijn. Dit geldt vooral voor hen, die op de grote buitenlijnen varen.

— Van de hand van S. J. Graaf van Limburg Stirum verscheen onder de titel „Varen in Oorlogstijd” in Nederland een boek, dat vrijwel alle gegevens over de Nederlandse koopvaardij in de afgelopen oorlogsjaren bevat, ook van de K.P.M.-schepen. Dit boek zal binnenkort bij de boekhandel verkrijgbaar zijn. Prijs fl. 13.50 in Indië. De maatschappij zal een groot aantal exemplaren in Nederland bestellen, onder meer een voor de bibliotheek van alle K.P.M.-schepen.

STOP PRESS

Juist vóór het ter perse gaan van dit nummer bereikte de redactie van de zijde van P.Z. de mededeling, dat een vertegenwoordiger der afdeling met een van de Philips-mensen in Batavia een onderhoud heeft gehad over het radio-vraagstuk. Hem werd medegedeeld, dat Philips binnenkort een aantal radio-toestellen voor gelijk- en wisselstroom voor 110 en 220 volt verwacht. Philips —die daarover intussen ook niet uitsluitend zeggenschap heeft— wil trachten uit de aan te voeren toestellen een prioriteit te krijgen voor 30 tot 40 toestellen ten behoeve van het varende personeel der K.P.M. De prijs der toestellen staat nog niet geheel vast. Hij ligt om en nabij de f 565.— Wordt de prioriteit verkregen dan zal de maatschappij die 30 tot 40 radiotoestellen moeten aanschaffen, ter distributie onder het varende personeel. De toestellen zullen zeer bepaald niet ter beschikking komen van het wal-personeel, dat dagelijks de gelegenheid heeft om zich langs andere weg van een prioriteit te voorzien.

Teneinde teleurstellingen te voorkomen, is het misschien dienstig er met klem op te wijzen, dat het geenszins zeker is, dat de maatschappij inderdaad ook in de gelegenheid zal worden gesteld om de 30 tot 40 radiotoestellen aan te schaffen. De afdeling P.Z. echter stelt alles in het werk om de beschikking over de toestellen te krijgen en er is zeker reden om goede hoop te hebben.

Nog meer K. P. M. - nieuws!

—Gelijk wij reeds meldde, stootte de *Stagen* op 2 Juli j.l. 's avonds om kwart voor tien bij vertrek van Singapore op een onder water liggend wrak. De „Uitlaat“-correspondent te Singapore, W. Fontijne, schreef hierover nog het volgende:

Gelukkig liep de *Stagen* slechts een zeer matige vaart, waardoor het ledige schip, dat een grote stuurlast had, met het voorschip vrijbleef, terwijl het achterschip bij de achterpiek en hiel geboid raakte op het wrak. Als de vaart groter ware geweest, zou het schip ongetwijfeld over het wrak zijn geschoven, waardoor roer en schroef zo niet vernield dan toch zwaar beschadigd zouden zijn geworden.

De volgende morgen was het hoogwater en toen constateerde men, dat de drempel van de schroefkapel juist onder de wateroppervlakte lag. Door het leegpompen van de in het achterschip aanwezige tanks had men reeds getracht de ongelijklastigheid van het schip iets te verminderen. Intussen had 2e stuurman F. W. Bismeyer het vlak onderzocht door onder de *Stagen* te duiken. Er bleek geen schade te zijn, hetgeen werd bevestigd door tankpeilingen. Zo lag de *Stagen* met het achterschip gebod op de huid tussen twee wrangen van het wrak. Door het inpompen van 300 ton zoet water in luik I kwam het achterschip tenslotte zover omhoog, dat de *Stagen* met sleepbootassistentie bij het volgende hoogtij vlot kwam. Nadat door duikers-onderzoek was vastgesteld, dat er geen schade was veroorzaakt, heeft „Bureau Veritas“ een certificaat van zeewaardigheid uitgereikt en kon de *Stagen* naar Bangkok vertrekken.

— Wij wensen geluk met het behalen van het diploma 3e stuurman G. H. V., de K.P.M.-ers J. D. Jelys, B. Dirks, T. v. d. Molen, T. Zuidema en J. Slijper.

— Respectievelijk op 8 en 24 Juli j.l. jubileerden ten hoofdkantore de gezagvoerders A. W. M. van Koesveld en W. Koning. In de directiekamer had een kleine plechtigheid plaats, waarin den jubilarissen de bekende enveloppe met inhoud werd ter hand gesteld.

— De *De Eerens* zal vermoedelijk medio September uit Nederland naar Indië vertrekken om zich bij de K.P.M.-vloot te voegen.

— De commodore van de K.P.M.-vloot, gezagvoerder J. M. van Noorden

zal begin Augustus het commando over het m.s. *Ruys* overdragen aan gezagvoerder H. Koning, die met verlof uit Australië terugkeert.

Gezagvoerder Van Noorden gaat dan met Europees verlof met in aansluiting daarop pensioen.

Gezagvoerder G. J. Rashorn zal medio Augustus het commando over het m.s. *Straat Soenda* overgeven aan gezagvoerder W. A. E. Dopheide. Gezagvoerder Rashorn gaat eveneens met verlof en wordt in aansluiting daarop gepensionneerd.

Wij wensen de scheidende gezagvoerders een welverdiende rust toe en spreken de hoop uit, dat zij nog lang van hun pensioen zullen mogen genieten.

— Per ms. *Ruys* keerde de 3e stuurman G. Hoek terug van een verlof, dat hij in Zuid-Afrika heeft doorgebracht.

— In de maand Juli ging per *Oranje* gezagvoerder W. H. Frentz met Europees verlof. Met de *Nieuw-Holland* vertrokken met verlof de 2e stuurman W. J. Pottinga en de 3e stuurman D. Brouwer. Wij wensen allen veel plezier.

— De 3e stuurman P. H. G. Rynkers, die in Nederland verblijft, slaagde aldaar op 2 Juli j.l. voor het diploma 2e stuurman G. H. V.

De 3e stuurman G. A. van Bentum, eveneens in Nederland, slaagde op 10 Juli voor het diploma 1e stuurman G. H. V.

Hartelijke gelukwensen!

— Wij horen, dat Dr. Van Leent wellicht spoedig de leiding van de Medische Dienst om gezondheidsredenen zal moeten neerleggen.

DE KOEK

Directeur Hens is de redactie komen complimenteren met de uitvoering en inhoud van het Juli-nummer, dat hij —naar hij zeide— „met heel veel genoegen had gelezen“.

Het is natuurlijk prettig om zoiets te horen, vooral daar dezelfde pluim ook door anderen werd gegeven.

..... EN DE GARD

Directeur De Jong heeft de redactie een kattenbelletje gestuurd om te wijzen op enige „storende fouten“ in het Juli-nummer. Die mögen —zo zeide hij— niet voorkomen, want „De Uitlaat“ is, behalve personeels- en voorlichtingsorgaan ook een scheepvaartblad.

Volkomen juist. Het mag inderdaad niet voorkomen, dat de *Beta* maar ineens *Bertha* werd en S.M.N. er door bemiddeling van de „Uitlaat“-redactie de *Willem Ruys* van de R.L. bijkreeg.

Hierbij de beleefde verontschuldiging van de redactie aan de *Beta* en de Rotterdamse Lloyd.

Ook wat betreft de *Erna*, die er door de redactie van is beschuldigd te hebben geparasiteerd op de *Swartenhondt* en zich door laatstgenoemd schip van Semarang naar Batavia te hebben laten slepen, zijn wij —wat de Groningers noemen— „indewarrewest“. Eerste machinist J. A. Cop van de *Erna* is natuurlijk spinnig op de redactie, die hem intussen haar verontschuldiging aanbiedt. De *Swartenhondt* is met de *Henk* en niet met *Erna* op stap geweest.

Vrouwen en Koopvaardij

Mevr. A : „Waar werkt Uw echtgenoot?“

Mevr. B : „Hij werkt niet, hij vaart“.

Klein Piezeltje Maar

Het begint dus weer een beetje te lijken op die goede oude tijden, toen een passagiersschip eigenlijk luxe-in-het-kwadraat was. Op de grote schepen van de grote lijnen is van die luxe, ondanks oorlog, nog genoeg overgebleven. Op de binnenlandse lijnen echter moesten de passagiers zich tot dusverre maar tevreden stellen met hetgeen werd geboden. Maar hier begint nu van de *Ophir* de victorie. Dit schip vaart, zoals men weet, op de sneldienst Batavia — Makassar, nadat het in Nederland is

omgebouwd van hospitaal- tot passagiersschip. In het moederland is het flink geravitailleerd, ook op het gebied van dranken, die er na aankomst in Priok ditmaal niet af zijn gehaald, doch aan boord bleven. Zodat aan boord van de *Ophir* nu weer een klein borreltje kan worden geschonken. Bovendien mag iedere passagier op de reis van Batavia naar Makassar of omgekeerd 1 doos sigaren van 10 stuks en 1 pakje sigaretten kopen.

Nu men dit weet, zal de passage-aanvraag voor Makassar per *Ophir* wel enorm stijgen..... Eigenlijk moet je die dingen niet teveel adverteren!